LOTNICTWO DO RAPORTU?

NASZ RÓWIEŚNIK – EDWARD MAKULA

WYPRAWA KIJOWSKA 1920

SP SKRZYDLATA POLSKA

28 (2016)

15–07–1990 ● CENA 1800 zł

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X



60 LAT

Z LOTU PO KRAJU

WIADOMOŚCI OGÓLNOLOTNICZE

● 24 czerwca br. odleciał z Warszawy pierwszy samolot z darami społeczeństwa polskiego dla ofiar trzęsienia ziemi w Iranie. Był to Ił-18 Polskich Linii Lotniczych LOT.

● Urząd Rady Ministrów ma zamiar złożyć w PZL Świdnik zamówienie na wykonanie kilku śmigłowców w wersji specjalnej, dla obsługi obydwu przyszłorocznych wizyt papieża Jana Pawła II w Polsce.

● W Polsce przebywali w czerwcu br. przedstawiciele amerykańskiej wytwórni Bell produkującej śmigłowce. 19 czerwca br. goście odwiedzili m. in. Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie, oferując w niewiążących rozmowach śmigłowce Bell w cenie po 1 mln USD.

● Informacji o zasadach podejmowania i prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie lotnictwa cywilnego i przewozów lotniczych udzielają eksperci Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej w Warszawie: Adam Berezowski — tel. 24-41-22 i 28-43-94 oraz Maria Łańcucka — 24-40-37 (od poniedziałku do piątku w godz. 9—15).

● W dniach 25—26 sierpnia 1990 odbędzie się w Bydgoszczy VIII Międzynarodowy Zjazd Absolwentów Szkoły Podoficerów Rezerwy Lotnictwa dla Małoletnich oraz Zlot Seniorów Lotnictwa Polskiego. Oprócz lotników w kraju przyjazd do Bydgoszczy zapowiedzieli weterani lotnictwa polskiego z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Kanady i Australii.

● Zespół pracowników Zakładu PZL Bielsko we Wrocławiu, przy ul. Lotniczej 14/16, podjął się wykonania — po przystępnych cenach i w krótkich terminach — napraw i przeglądów szybowców Jantar Standard i Junior. Informacja na temat eksploatacji, napraw i części zamiennych do tych szybowców — bezpłatna.

WOJSKO

● 21 czerwca br. minister obrony narodowej gen. armii Florian Siwicki przyjął zasłużonych żołnierzy Wojska Polskiego, odchodzących w stan spoczynku po długoletniej służbie i pracy na odpowiedzialnych stanowiskach w Siłach Zbrojnych RP i gospodarce narodowej. Był wśród nich płk Konrad Tott z Instytutu Lotnictwa.

● 21 czerwca br. w rejonie Kargowej (woj. zielenogórskie) podczas lotu szkoleniowego nastąpiła awaria samolotu MiG-29, będącego na wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego. Pilot opuścił samolot za pomocą fotela wyrzucanego. MiG-29 zderzył się z ziemią, nie wyrządzając szkód.

● W ramach ćwiczeń dowódczo-sztabowych spadochroniarze wojskowi wykonali skoki na Pustyni Błędowskiej. Najwyższe oceny uzyskał pododdział ppłk. Bogdana Mirka.

● Północna Grupa Wojsk Radzieckich w Polsce liczy ok. 58 tys. żołnierzy i oficerów. Ci ostatni przebywają u nas wraz z rodzinami (dodatkowo ok. 10 tys. osób). Wojska radzieckie w naszym kraju stacjonują w 15 województwach. Wyposażone są w 220 samolotów, 85 śmigłowców bojowych, 450 dział i moździerzy oraz 605 czołgów. 1 czerwca br. kolejna jednostka Armii Radzieckiej opuściła terytorium Polski. Z Białogardu wyjechał pułk powietrzno-desantowy udając się do ZSRR (informacje z tygodnika „Moskowskije Nowosti").

● Polskie Linie Lotnicze LOT czerpią 75 procent zysku ze spółki LIM, w skład której oprócz LOT-u wchodzą austriacki Ilbau i amerykański Marriott.

● Na przełomie 1991/1992 ma być oddany do użytku nowo budowany w Ustce ośrodek wypoczynkowo-kondycyjno-szkoleniowy PLL LOT.

● Samoloty An-24 będą użytkowane w PLL LOT do 1992, Iły-18 do 1993, Iły-62M — do 1993—1997.

PRZEMYSŁ

● Po przewidywanym zakończeniu produkcji przestarzałych konstrukcyjnie śmigłowców Mi-2 (nie wiadomo jeszcze tylko kiedy), podstawowym produktem PZL Świdnik będzie Sokół. Zaawansowane są prace zmierzające do uzyskania przez ten śmigłowiec certyfikatu radzieckiego i amerykańskiego. Główną przeszkodą do tego, by Sokół stał się szlagierem eksportowym, jest jego mała żywotność: 1 500 godzin płatowca i 500 godzin silnika. Trwają prace nad wydłużeniem żywotności silnika do żywotności płatowca. Gotowa jest wersja pasażersko-towarowa śmigłowca PZL Sokół, a w opracowaniu są wersje: ratownictwa morskiego (z pływakami i silnym dźwigiem), reanimacyjna, pożarnicza, ratownictwa górskiego, policyjna i pasażersko-luksusowa. PZL Sokół jest pięciokrotnie droższy od Mi-2.

● Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza — Szkoła Orląt, to propozycja oficjalnej nazwy znanej dęblińskiej uczelni lotniczej.

● Koszt godziny lotu na niektórych samolotach wojskowych, użytkowanych przez polskie lotnictwo wojskowe: TS-11 Iskra — 2 mln 21 tys. zł; Lim — 4,5 mln zł; MiG-21 — 7 mln 747 tys. zł; Su-22 — 19 mln 728 tys. zł. W kosztach uwzględniono wydatki na techniczne środki zabezpieczenia lotów. Nie wliczono natomiast kosztów wykształcenia pilota i jego wyposażenia. Dodajmy, że pilot wojskowy 1 klasy musi wylatać co najmniej 450 godzin na samolotach różnych typów.

● Konkurs na „Najlepszego racjonalizatora i nowatora Wojska Polskiego" wygrał płk Kazimierz Fladrowski, szef Wojsk Łączności i Ubezpieczenia Lotów Korpusu OPK. Nagrodą było 400 tys. zł.

TRANSPORT

● Pod stałym nadzorem technologów PLL LOT znajduje się ok. 100 silników lotniczych. Ciągła ich obserwacja, kontrola, dokumentowana zapisami z lotu i analizą danych przetworzonych cyfrowo, pozwala przewidywać tendencje zmian poszczególnych parametrów i prowadzić profilaktyczną diagnostykę, niezależnie od rutynowych przeglądów. Celowość takiego postępowania i jego skuteczność potwierdziła się wielokrotnie w praktyce.

● W PLL LOT podniesiono dolną granicę wieku stewardes pokładowych do 30 lat, a górną — do 50 lat, wychodząc z założenia, że jest to zawód, a nie tylko hobby amatorek. Cechy dobrej stewardesy lotniczej: osobowość, kultura osobista, łatwość w nawiązywaniu kontaktów, elegancja, urok osobisty.

SPORT — AEROKLUBY

● W dniach 21—24 czerwca br. w Czempinie odbyły się III Motolotniowe Mistrzostwa Wielkopolski. Do zawodów zgłosiło się zaledwie 7 zawodników, a do startu dopuszczono 5. Rozegrano 4 konkurencje: lot nawigacyjny, lot na rozpoznanie, lot patrolowy ze zrzutem markera, lot na rozpoznanie z próbami lądowania na celność. Czołowe miejsca zajęli: 1. Henryk Orwat — 1 126 pkt, 2. Lech Molewski — 1 640 pkt, 3. Henryk Kryś — 2 916 pkt.

● Cennik Szkoły Szybowcowej Żar: hol szybowca za samolotem: 1 godzina — 240 tys. zł, 1 min — 4 tys. zł; start przy pomocy lin wzlotowych — 5 tys. zł. Zakwaterowanie: piloci — 1 doba — 6 tys. zł (pobyt co najmniej 10 dni), inni — 10 tys. zł. Wyżywienie całodzienne — 15 tys. zł. Preferowanie obozów lotniczych ze sprzętem własnym lub Żaru. Warunki do uzgodnienia. Indywidualnie można korzystać ze sprzętu prywatnego. Mile widziani lotnicy wraz z rodzinami. Możliwe inne formy rozliczeń, np. wymiana pilotów i resursu. Cennik może ulec zmianie. Piloci zagraniczni rozliczani są według odrębnego cennika.

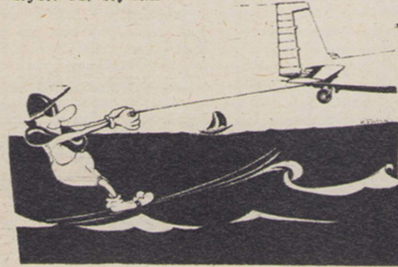
● Obecne koszty napraw i przeglądów sprzętu lotniczego w Lotniczych Zakładach Produkcyjno-Naprawczych Aeroklubu Polskiego w Krośnie: naprawa główna samolotu PZL-104 Wilga 35A — 56,6 mln zł; przepłótnienie i przegląd samolotu An-2 — 69,3 mln zł; przegląd płatowca samolotu Zlin po 600 h lotu — 5,6 mln zł; przegląd silnika M-137 lub M-337 — 4,3 mln zł; naprawa główna samolotu PZL-101 Gawron lub Jak-12 — 40,8 mln zł; naprawa główna szybowca Pirat lub Pirat 30C — 20 mln zł; przegląd szybowca Bocian 1E po 1 000 h lotu — 25,6 mln zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

SPRZEDAJEMY „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W naszej redakcji — **Warszawa, ul. Nowy Świat 24 m. 2, I p.** — sprzedajemy zaległe numery „SKRZYDLATEJ POLSKI".
Zapraszamy zainteresowanych od 9:00 do 15:00.

Rys.: M. Rybak



Redakcja
Tygodnika Lotniczego
i Astronautycznego
„SKRZYDLATA POLSKA"
Pan Henryk Kucharski
Redaktor Naczelny
ul. Nowy Świat 24 m. 2
00-373 WARSZAWA

Szanowni Państwo,
Szanowny Panie Redaktorze Naczelny

W imieniu Krajowej Rady Lotnictwa, reprezentującej wszystkie środowiska lotnicze i przemysłu lotniczego oraz własnym, składam Państwu serdeczne gratulacje z okazji pięknego Jubileuszu 60-lecia popularnej i lubianej w naszym kraju „Skrzydlatej Polski".

Całemu Zespołowi i jego Współpracownikom życzę dalszej, owocnej działalności w popularyzowaniu lotnictwa i jego humanitarnej idei.

Przewodniczący
Krajowej Rady Lotnictwa
Ryszard Leja

Warszawa, w lipcu 1990

POLONIA W „SKRZYDLATEJ POLSCE"

Zmiany, jakie zachodzą w Polsce, nie ominęły naszej redakcji. Czytelnicy SP zapewne zauważyli, że m. in. coraz więcej zamieszczamy materiałów zagranicznych i dotyczących innych państw. W osiągnięciach zagranicznych częstokroć uczestniczą nasi rodacy rozsiani po całym świecie. Dobrze więc byłoby, gdyby odezwali się i stali się naszymi korespondentami. Łączy nas przecież wspólne umiłowanie lotnictwa i jego historii. Nie o wszystkich osiągnięciach Polonusów wiemy. A Polska jest przecież jedna, i dlatego Wasze sukcesy są również jej sukcesami.

Proponujemy więc, aby „Skrzydlata Polska" stała się wspólnym tym czasopismem, z którego będzie można dowiedzieć się nie tylko o tym, co się dzieje na niwie lotniczej w kraju, ale także na świecie — dzięki Polakom. Zapraszając do współpracy Polaków za granicą, w tym szczególnie środowiska polonijno-lotnicze, czekamy na odzew i korespondencje oraz inne materiały prasowe. W przypadku zainteresowania naszą propozycją nie wykluczamy wprowadzenia specjalnego działu poświęconego lotniczej działalności Polonii.

REDAKCJA

NOWY DYREKTOR PORTÓW LOTNICZYCH

Na stanowisko naczelnego dyrektora Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze został powołany z dniem 1 lipca br. Marek Kaczorowski.

Uroczyste wręczenie dekretu nominacyjnego odbyło się 26 czerwca w siedzibie przedsiębiorstwa w Warszawie. Dokonał go minister transportu i gospodarki morskiej dr Franciszek Adam Wielądek w obecności licznie zebranych przedstawicieli załogi PP PL i zaproszonych gości.

Nowy dyrektor PP PL wyłoniony został w wyniku konkursu, w którym udział wzięło 6 kandydatów.

Marek Kaczorowski (lat 48) jest wybitnym znawcą zagadnień ruchu lotniczego, który w PP PL w czasie wieloletniej pracy przeszedł wszystkie szczeble kariery zawodowej, od funkcji kontrolera na wieży do p.o. kierownika przedsiębiorstwa. Specjalistyczne szkolenie przechodził w USA i Luksemburgu, mówi biegle po angielsku. W czasie konkursu wykazał się najlepszą spośród wszystkich kandydatów wiedzą prawno-ekonomiczną i znajomością zagadnień merytorycznych z zakresu pracy przedsiębiorstwa. Znakomity wynik uzyskał też w testach psychologicznych.

Porty Lotnicze są przedsiębiorstwem o złożonym zakresie obowiązków, obsługują zarówno naziemną infrastrukturę lotnictwa cywilnego (lotniska i porty, obsługa pasażerów) jak i zapewniają kontrolę ruchu lotniczego nad Polską. Na obu tych odcinkach podjęte zostały przez PP PL ogromne zadania: budowa portu lotniczego Okęcie II i modernizacja systemu radarowej kontroli FIR Warszawa, czyli całości polskiej przestrzeni powietrznej. Oba przedsięwzięcia mają zapewnić osiągnięcie standardów europejskich tak w obsłudze pasażerów, jak kontroli ruchu lotniczego. (w)

„LETECTVI + KOSMONAUTIKA" ZA „SKRZYDLATĄ POLSKĘ"

W związku z trudnościami nabycia naszego tygodnika w Czechosłowacji, „Skrzydlata Polska" oraz „Letectvi + kosmonautika" proponują czytelnikom polskim i CSRF wymianę indywidualną tych czasopism. Niewykluczone są inne zasady wymiany — do uzgodnienia w bezpośredniej korespondencji między zainteresowanymi. Chętni do takiej wymiany mogą nadsyłać swoje adresy do jednej lub drugiej redakcji: **„Skrzydlata Polska" — 00-373 Warszawa 1, ul. Nowy Świat 24/2** lub **„Letectvi + kosmonautika" — Jungmannova 24, 113 66 Praha 1, CSRF.**

Podobną wymianę proponujemy czytelnikom z innych państw. Adresy prosimy przesyłać do naszej redakcji. Opublikujemy je w Klubie Iskra (na str. 14). Odzew czytelników w kraju — bardzo prawdopodobny.

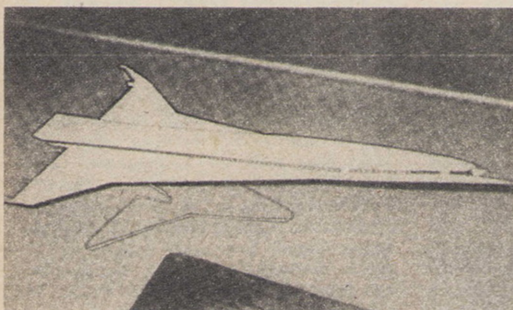
Pierwszym, który chciałby otrzymywać „Skrzydlatą Polskę" za „Letectvi + kosmonautika" jest czołowy szybownik czechosłowacki, reprezentant kraju na V Szybowcowe Mistrzostwa Europy w Lesznie **Jiři Štěpánek — Západni 120, Moravská Třebová 571 01, CSRF.**



KONKURS

Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI podała do wiadomości, że do 24 marca br. wpłynęły do siedziby Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) w Paryżu 82 projekty na konkurs na szybowiec klasy światowej. Są wśród nich projekty indywidualne, grupowe i ze znanych wytwórni Schleicher i Glaser Dirks (RFN), Let (CSRF), PZL (Polska) i Centrair (Francja). Najwięcej projektów, 17, nadesłano ze Stanów Zjednoczonych, 10 z Republiki Federalnej Niemiec, 9 z Kanady, 6 z Francji, 5 z Polski, 4 z Węgier, po 3 z Republiki Południowej Afryki, Włoch i Wielkiej Brytanii, po 2 z Argentyny, Austrii, Brazylii, Jugosławii, Egiptu i ZSRR, po jednym projekcie z Australii, Chin, Czechosłowacji, Danii, Finlandii, Japonii, Papui Nowej Gwinei, Hiszpanii, Szwecji i Szwajcarii.

Techniczna selekcja projektów odbędzie się do sierpnia br., dalsza do października br., kiedy powołana komisja pod przewodnictwem profesora uniwersytetu w Turynie P. Morelli (na zdjęciu z „Der Adler" u góry), przedstawi na posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Szybowcowej ocenę nadesłanych na konkurs projektów. Do marca 1991 rozstrzygnięty zostanie konkurs na najlepsze projekty, do końca 1992 mają latać prototypy nagrodzonych szybowców, a w 1993 podczas konkursu w pilotażu wyłoniony ma być najlepszy szybowiec klasy światowej.



NA XXI WIEK

Projekt radzieckiego samolotu hipersonicznego na XXI wiek. Długość 100 m, kabina szerokości 4 m dla 300 pasażerów, prędkość Ma = 5—6. Przelot z Moskwy do Tokio trwałby ok. dwóch godzin. Zdjęcie: „Krile".

● **ZSRR.** Niezidentyfikowany samolot sportowo-turystyczny wylądował 9 czerwca br na lotnisku w Batumi, a następnie wystartował i odleciał w kierunku granicy radziecko-tureckiej. Pilot, prawdopodobnie obywatel RFN, zostawił na pasie startowym list po niemiecku z najlepszymi życzeniami dla prezydenta Gorbaczowa i przebudowy w ZSRR. Dziennik „Izwiestia", komentując to wydarzenie 12 czerwca br., wyraził pogląd, że służby obrony przeciwlotniczej, przegapiając samolot, nie wystawiły sobie najlepszego świadectwa. Przypomnijmy, że trzy lata temu pilot zachodnioniemiecki Mathias Rust, również na samolocie sportowo-turystycznym, przeleciał bez przeszkód państwową granicę ZSRR i spokojnie wylądował na Placu Czerwonym w Moskwie.

● **USA.** Biały Dom odrzucił radziecką propozycję rozpoczęcia jesienią br. rozmów na temat likwidacji w Europie wszystkich sił nuklearnych krótkiego zasięgu. Prezydent oświadczył, że rozmowy na ten temat powinny rozpocząć się po zawarciu porozumienia w sprawie redukcji konwencjonalnych sił zbrojnych w Europie.

● **FINLANDIA.** Jak wynika z przeprowadzonych w Rissale rozmów przedstawicieli lotnictwa wojskowego Finlandii i ZSRR, fińskie siły powietrzne będą pierwszym zagranicznym odbiorcą radzieckich samolotów myśliwskich Su-27.

● **BERLIN ZACHODNI.** Jak zauważono z chwilą otwarcia słynnego muru berlińskiego, dwukrotnie zwiększyła się frekwencja w komunikacji lotniczej do/z Berlina Zachodniego. Samolotami amerykańskich linii lotniczych PAN AM przewieziono w samym tylko kwietniu 206 500 pasażerów, co stanowi wzrost o 15,2 procenta w stosunku do analogicznego miesiąca 1989, a procent wykorzystania miejsc w samolotach wzrósł z 51,1 do 59,4. Także linie EuroBerlin France odnotowały zwiększony ruch pasażerski i towarowy, uruchamiając w związku z tym 8 nowych połączeń w letnim rozkładzie lotów.

● **WIELKA BRYTANIA.** W związku z przypadającą w tym roku 50 rocznicą Bitwy o Anglię, w której brało także udział wielu polskich pilotów, Królewskie Siły Powietrzne (RAF) utworzyły Fundusz Dobroczynny RAF. Zbiera się pieniądze z przeznaczeniem na opiekę nad pilotami RAF poszkodowanymi w czasie wojny. Jedną z głównych imprez, mających na celu zebranie funduszy, będzie aukcja dobroczynna, na której zostaną sprzedane różne zgromadzone pamiątki. Planuje się wystawienie na licytacji wszystkich dostępnych elementów wyposażenia samolotów jak i wyposażenia pilotów. Do akcji tej włączyło się również Wojsko Polskie, przekazując dary po które przyleciał do Warszawy specjalny samolot brytyjski.

● **ZSRR.** W Moskwie podpisano 7 czerwca br. nowe porozumienie radziecko-jugosłowiańskie o wzajemnym rozwoju komunikacji lotniczej. Stwarza ono nowe możliwości regularnych lotów nie tylko Aerofłotowi i JAT, ale również innym przewoźnikom lotniczym. Samoloty Aerofłotu latają dotychczas do Belgradu, Zagrzebia, Dubrownika i Splitu. Obecnie planuje się regularne połączenia do kilku miast w ZSRR. Teraz także inni przewoźnicy Jugosławii, Adria Airways i Aviogenex, będą mogli latać do Moskwy, Leningradu, Kijowa, Mińska, Lwowa, Tbilisi i Soczi. JAT będzie mógł latać trasą transsyberyjską do Pekinu, Tokio i Seulu. Wzrosnąć mają również wzajemne przewozy czarterowe i towarowe.

● **OSTIV.** W Stuttgarcie obradowała w marcu Międzynarodowa Techniczno-Naukowa Organizacja Szybowcowa, znana pod skrótem OSTIV. Podsumowano dwuletnią działalność, stwierdzając, że na świecie wzrosło bezpieczeństwo latania na szybowcach. Z zadowoleniem przyjęto informację o licznym udziale w konkursie FAI na projekt taniego szybowca klasy światowej. W dyskusji wiele miejsca poświęcono problemom doskonalenia przepisów i ustalania norm technicznych sprzyjających wzrostowi bezpieczeństwa lotów.

● **EUROPA ZACHODNIA.** Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (ARA) podało, że w lutym br. wzrosły o 14,1 procenta przewozy lotnicze w stosunku do analogicznego miesiąca 1989. Duży przyrost przewozów odnotowuje się na kierunku południowoamerykańskim i na Daleki Wschód.

● **NRD.** Postępujące zjednoczenie obydwu państw niemieckich daje o sobie znać także w dziedzinie ratownictwa w służbie zdrowia. Pierwszym tego efektem jest stacjonowanie od kwietnia br. zachodnioniemieckiego śmigłowca ambulansu MBB BK 117 przy jednym z większych szpitali w Lipsku. Wykonuje on operacje ratownicze w promieniu 100 km od miasta i obejmuje swym zasięgiem np. Drezno, Chemnitz, Gerę, Halle i Erfurt. Jednak do maja śmigłowiec wykonał zaledwie 20 lotów. BK 117 pilotują piloci RFN, ale lekarze są z NRD. Wkrótce śmigłowce tego typu wejdą do lotów operacyjnych w innych rejonach NRD. Rozpoczęto także szkolenie pilotów enerdowskich na śmigłowcach BK 117.

(kon)



SPOTKANIE PILOTÓW PLL LOT Z BOLESŁAWEM ORLIŃSKIM

Sławny polski pilot, nestor lotnictwa polskiego, ppłk w st. spoczynku pilot Bolesław Orliński, przedwojenny pilot myśliwski i doświadczalny, znany z przelotu Warszawa — Tokio — Warszawa wykonanego w 1926 na samolocie Breguet XIXB-2 wraz z mechanikiem Leonardem Kubiakiem (ok. 23 000 km), w czasie II wojny światowej m. in. dowódca polskiego dywizjonu bombowego w Wielkiej Brytanii, zamieszkały po wojnie na stałe w Kanadzie — obchodził w maju br. swoje 91 urodziny.

Bolesława Orlińskiego odwiedzili w rocznicę urodzin piloci PLL LOT: kpt. Andrzej Cieślikowski, II pilot Mieczysław Orczykowski i kpt. Leon S. Słomczewski z przedstawicielstwa LOT-u w Kanadzie. Obecny był prezes 430. Skrzydła Warszawa Stowarzyszenia Lotników Polskich. Dla Jubilata było to szczególne spotkanie, gdyż przed wojną sam pracował dla PLL LOT. Ze wzruszeniem słuchał relacji kpt. Andrzeja Cieślikowskiego, który opisywał swój przelot na trasie Warszawa — Tokio — Warszawa, wykonany w 60 rocznicę powstania LOT-u.

Dodajmy, że Bolesław Orliński jest członkiem honorowym Skrzydła Warszawa SLP. Niedawno (po tym spotkaniu) odwiedził go inny członek honorowy Skrzydła, znakomity pilot Janusz Żurakowski, który po powrocie z Polski wręczył Jubilatowi uroczyście Złotą Odznakę i Dyplom Pierwszego Pilota Doświadczalnego, przekazane mu w kraju i nadane przez Zarząd Związku Polskich Pilotów Doświadczalnych w Warszawie.

Do życzeń urodzinowych dla Dostojnego Jubilata dołącza się również nasza redakcja.

Na zdjęciu powyżej spotkanie lotowców z Bolesławem Orlińskim w jego kanadyjskim mieszkaniu. Od lewej: Mieczysław Orczykowski, Andrzej Cieślikowski, Marian Fijał (stoi), Bolesław Orliński i Leonard S. Słomczewski.

ZWIĄZEK KAWALERÓW VIRTUTI MILITARI

W trzecim kolejnym spotkaniu w Londynie uczestniczyło 30 kwietnia br. około 30 osób odznaczonych orderem Virtuti Militari zamieszkałych na Zachodzie. Wśród nich byli m. in.: kpt. pil. R. Stadtmüller, por. Sosabowski (syn słynnego generała, dowódcy Brygady Spadochronowej), kpt. pil. T. Putz i por. art. pil. J. Paśnicki. Utworzono organizację pod nazwą Związek Kawalerów Orderu Virtuti Militari Polskich Sił Zbrojnych z siedzibą w Londynie. Przewodniczącym związku został mjr dypl. dr A. Blum, a do władz wszedł ponadto por. pil. J. Paśnicki jako skarbnik.



CZWARTY PROTOTYP V-22 OSPREY

9 maja br. w Arlington, w stanie Teksas, wykonał pierwszy lot czwarty prototyp pionowzlotu z przestawialnymi wirnikami nośnymi. Zdjęcie: „Magazine Aviation Internatonal".



DRUGI JAS 39 GRIPEN

Po roku od katastrofy pierwszego prototypu, 4 maja br. o 07:49 odbył się start do pierwszego lotu drugiego prototypu szwedzkiego samolotu myśliwskiego JAS 39 Gripen, pilotowanego przez szefa pilotów doświadczalnych ds. programów wojskowych Saab, Arne Lindholma. Pierwszy lot, którego start i lądowanie miało miejsce w Linköping, trwał 14 minut.

Zdjęcie: „Flug Revue".

POLONIKA

„Zaproszenie do Polski" — pod takim tytułem ukazał się w zachodnioniemieckim miesięczniku „Der Adler" (nr 5, maj 1990) list wiceprezesa Aeroklubu Grudziądzkiego T. Rucińskiego, w którym zaprasza on wszystkich szybowników do ładnie położonego w malowniczej okolicy lotniska aeroklubowego, gdzie można polatać nie tylko na szybowcach Puchacz, Bocian, Pirat, Foka, Junior i Jantar, ale również na samolotach. Mile widziani są także piloci balonów na ogrzane powietrze. **(kon)**



1

EDWARD MAKULA

Rówieśnik „Skrzydlatej Polski"

Jeden z najznakomitszych lotników polskich mgr inż. EDWARD MAKULA jest rówieśnikiem „Skrzydlatej Polski".

Urodził się 4 lipca 1930 w Kończycach w powiecie katowickim, w rodzinie hutniczej. Z lotnictwem zetknął się tuż po wojnie jako uczeń gimnazjum w Śląskich Technicznych Zakładach Naukowych w Katowicach. Wraz z kolegami jeździł na Ziemie Odzyskane, by przywozić stamtąd poniemieckie szybowce i ich części. Wyciągarkę zrobili sami. Po przygotowaniu teoretycznym rozpoczął szkolenie jako uczestnik pierwszego kursu na Muchowcu, w lipcu 1946, pod okiem Ireny Kempówny. Dobrze pamięta wielkie emocje, jakie towarzyszyły pierwszym szurom na szybowcu SG-38. Na Muchowcu szkolił się aż do uzyskania kategorii C. Warunki do srebrnej odznaki zdobył na Żarze pod opieką Tadeusza Góry, który dla niego jest wzorem instruktora.

Latanie zawodnicze rozpoczął od Krajowych Zawodów Szybowcowych w Inowrocławiu. Nie mógł wystartować w pierwszej konkurencji, mimo to zajął czwarte miejsce w ogólnej klasyfikacji, zdobywając jednocześnie złotą odznakę szybowcową i diament wysokościowy w chmurze. Już wtedy kabina jego szybowca powyklejana była wykresami — dolotowymi, średnich wznoszeń itp. Było to powodem koleżeńskich żartów, m. in. Tadeusza Góry, który w lataniu kierował się więcej instynktem, latał „na nosa", natomiast Makula od początku był w tym względzie „wyrachowany".

Sukces w Inowrocławiu spowodował, że zaczął latać bardzo intensywnie. Rocznie wylatywał 200—300 godzin. Ustanowił kilka rekordów Polski. Znalazł się w czołówce I Szybowcowych Mistrzostw Polski w 1953 w Lesznie. Tamże w roku następnym wygrał zawody krajów demokracji ludowej, a w drużynie z Jerzym Popielem i Zbigniewem Kirakowskim zwyciężył w klasyfikacji zespołowej. Przebojem wszedł do ścisłego grona najlepszych polskich szybowników. W kolejnych mistrzostwach kraju sięgał często po medale, a mistrzem Polski był w sumie czterokrotnie, po raz pierwszy w 1957. W mistrzostwach świata w 1958 w Lesznie startując na Jaskółce zajął 5 miejsce w klasie otwartej. W 1959 zdobył odznakę diamentową. W roku następnym wystartował w mistrzostwach świata w Kolonii w klasie otwartej, na Zefirze-2. Pech pozbawił go złotego medalu, ale zyskał wielkie uznanie za nowatorski styl latania. Został wicemistrzem świata, a jego partner Jerzy Popiel był trzeci. Niepowodzenie w Kolonii powetował sobie w 1963 w Junin pod argentyńskim


2

niebem. Startując także na Zefirze-2 we wspaniałym stylu zdobył mistrzostwo świata, a Popielowi przypadł medal srebrny. W następnych mistrzostwach świata w South Cerney w Wielkiej Brytanii latając na szybowcu klasy standard Foka-4 zajął 4 miejsce w klasie otwartej.

Za osiągnięcia w szybownictwie otrzymał Medal Lilienthala za rok 1965, najwyższe na świecie wyróżnienie dla szybownika, przyznawane przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI), jako trzeci z Polaków, po swoim wielkim mistrzu Tadeuszu Górze i Pelagii Majewskiej.

Po raz ostatni w mistrzostwach świata wystartował w 1970 w Marfie w Stanach Zjednoczonych. Latał na drewnianej Cobrze-17, podczas gdy rywale dysponowali już szybowcami nowej generacji, Nimbus-2 i ASW-12, o zdecydowanie lepszych osiągach. Mimo to zajął 5 miejsce. Był to także ostatni jego start w reprezentacji Polski.

W latach 1970 i 1973 podczas prywatnych pobytów w USA ustanowił pięć rekordów świata na szybowcu dwumiejscowym Calif A21. Startował jeszcze kilkakrotnie w mistrzostwach Polski, w których po raz ostatni uczestniczył w 1979. Łącznie na szybowcach wylatał 4200 godzin i przeleciał 85 000 km.

Uprawiając szybownictwo interesował się teorią, zwłaszcza taktyką przelotów. Opracował krążek dolotowy. Jest m. in. autorem licznych artykułów w „Skrzydlatej Polsce" oraz współautorem, wraz ze Stanisławem Wielgusem i Stanisławem Skrzydlewskim, książki „Przeloty szybowcowe".

*

Czasochłonny sport wyczynowy potrafił godzić z pracą zawodową, aczkolwiek nie było to proste. Po maturze otrzymał nakaz pracy w Wytwórni Części Samochodowych w Gliwicach. Pracując podjął studia w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Katowicach, którą ukończył w 1956. W trzy lata później był absolwentem magisterskich studiów na Politechnice Śląskiej, zdobywając dyplom mechanika technologa. W tym czasie pracował już jako nauczyciel w Technikum Energetycznym i w Pałacu Młodzieży w Katowicach, będąc jednocześnie rzeczoznawcą samochodowym.

W 1960 podjął pracę w lotnictwie sanitarnym jako pilot. Niezależnie bowiem od szybowców, latał także na samolotach, na których wyszkolił się w 1948 w Ligotce Dolnej. W tym lataniu miał jednak trzyletnią przerwę, został bowiem negatywnie zweryfikowany. Nie zabroniono mu latania jedynie na szybowcach. Latanie na samolotach wznowił w 1956. Na początku pracy w lotnictwie sanitarnym w Katowicach, w którym przepracował pięć lat, wyszkolony został na śmigłowcach. Od 1965 do chwili obecnej pracuje w PLL LOT. Jako pilot komunikacyjny latał na samolotach Ił-14, An-24, Tu-134 i Ił-62, będąc także instruktorem (oprócz Tu-134). Na samolotach wylatał 18 000 godzin. W charakterze pilota przestał latać w 1981. Następne pięć lat latał jako nawigator. W tym czasie był autorem i wykonawcą, wraz ze Zbigniewem Kwiatkiem i Władysławem Wójcickim, pierwszego lotu Iłem-62 z Alaski przez biegun północny do kraju. Na rozstanie z lataniem wpływ miały względy zdrowotne, niemniej przestał latać mając ważną licencję.

Przez pewien czas pracował w dziale metodyki latania. Od 1987 zaangażowany w „Program Boeing-767", w związku z decyzją o wyposażeniu w te samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT. Na początku 1989 kierował grupą pierwszych polskich pilotów, szkolonych na ten typ samolotu w USA. Od początku jest kierownikiem działu załóg latających na samolotach Boeing-767.

*

Od lat zaangażowany jest także w pracę społeczną. Był prezesem Aeroklubu Śląskiego i członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu Polskiego a od ponad 20 lat jest delegatem do Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI i wieloletnim jej wiceprzydentem. Był stewardem mistrzostw


3

Europy w Vinon (1985), mistrzostw świata w Benalli (1987) i głównym sędzią tegorocznych mistrzostw Europy w Lesznie. Przez siedem lat przewodniczył Polskiemu Stowarzyszeniu Pilotów Komunikacyjnych. Założyciel NSZZ Polskich Pilotów Zawodowych, zarejestrowanych jako pierwsze w 1980.

*

Za osiągnięcia sportowe i zawodowe oraz działalność społeczną wielokrotnie wyróżniony, m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym medalem Za zasługi dla obronności kraju, Medalem Tańskiego, odznaką Zasłużonego Mistrza Sportu i złotą odznaką z trzema diamentami Zasłużonego Pracownika PLL LOT.

*

Co szczególnie utkwiło mu w pamięci z bogatej kariery lotniczej?



4



5

● Każdy lot jest przeżyciem. Ale największym dla niego przeżyciem i satysfakcją był przelot otwarty podczas mistrzostw świata w Argentynie, decydujący o złotym medalu. Przeleciał wówczas 716 km, o 200—300 km więcej niż rywale. W tym przelocie sprawdziły się jego założenia teoretyczne. Trasę tak sobie dobrał, że kiedy zanikły warunki termiczne nad twardym podłożem, wleciał nad olbrzymie mokradła, nad którymi przeleciał dodatkowe trzysta kilometrów. Rywale nie chcieli ryzykować lotu nad takim terenem.

● Dramatyczne były zmagania podczas mistrzostw świata w Marfie. Mimo wysokiej formy zawodniczej, uległ nieznacznie rywalom, dysponującym o wiele lepszym sprzętem. Ale rywalizacja była pasjonująca.

● Leszno 1953, pierwsze mistrzostwa Polski. Lot w chmurze burzowej, w której na Jaskółce uzyskał 9600 m, największą wysokość osiągniętą w Polsce w podobnym locie. W tych mistrzostwach, też w chmurze burzowej zginął Ryszard Bitner.

● Akcja ratunkowa podczas pracy w lotnictwie sanitarnym. Trudne lądowanie samolotem CSS-13 na stromym stoku Skrzycznego, zakończone uszkodzeniem śmigła.

● Lot do RFN samolotem An-24 po specjalne wiertła, niezbędne do uratowania uwięzionych pod ziemią górników w jednej z polskich kopalń. Czas był wtedy na wagę ich życia. Musiał lądować w Hanowerze, Hamburgu i Berlinie Zachodnim nim udało się skompletować potrzebne urządzenia i dostarczyć je do kraju.

● Szkolenie pilotów PLL LOT w Seattle na Boeingi-767. Z własnej woli uczestniczył w szkoleniu, zdawał egzaminy, już nie po to by latać, lecz by zapoznać się z tym wszystkim, co jest ważne dla podległych mu pilotów.

*

Co według Edwarda Makuli jest ważne w lotnictwie?

Żeby do czegoś dojść w lotnictwie, trzeba mu dużo poświęcić i trzeba je traktować serio. Wyczyn szybowcowy pochłania bardzo wiele czasu i wymaga pełnego zaangażowania. W sporcie powinno się dążyć do zwycięstwa, a nie tylko uczestnictwa w zawodach. Gdy uprawiał szybownictwo, podejmował taką pracę, która pozostawiała mu dużo czasu na latanie. Jest zadowolony z tego, co dokonał, chociaż zdaje sobie sprawę, że przy wybitnych wynikach sportowych nie sposób osiągnąć dużych sukcesów w pracy zawodowej. Zaangażowanie się w lotniczy sport wyczynowy odbija się ujemnie także na rodzinie. Wielkie sukcesy w lotnictwie są więc nie tylko sumą talentu i pracy, ale także życiowego wyboru.

HENRYK KUCHARSKI



6



7

8

Na zdjęciach: EDWARD MAKULA

1. Jako kierownik oddziału załóg latających na Boeingach 767 w Polskich Liniach Lotniczych LOT, na tle tych samolotów
2. We wczesnej młodości
3. W szybowcu Jaskółka
4. W Zefirze 2, na którym zdobył wicemistrzostwo i mistrzostwo świata
5. Podczas mistrzostw świata w Marfie, z Janem Wróblewskim (w środku) i Franciszkiem Kępką (z prawej)
6. Z trenerem kadry narodowej Józefem Dankowskim.
7. Jako reprezentant kraju, z Jerzym Popielem (z lewej) i Józefem Pieczewskim (w środku)
8. Jako sędzia główny tegorocznych V Szybowcowych Mistrzostw Europy w Lesznie, z mistrzem klasy otwartej Eberhardem Laurem (z lewej).

Zdjęcia: Stanisław Jaśko (1), Bernard Koszewski (2), Andrzej Pawliszewski (1), autor (1), archiwum (3)

CZEKAMY na RAPORT

Do zadań Krajowej Rady Lotnictwa należy m.in. dokonywanie ocen sytuacji w lotnictwie i przemyśle lotniczym. Aby taką ocenę przygotować, a następnie przedłożyć władzom państwowym, trzeba zebrać obszerny materiał o stanie obecnym lotnictwa i przemysłu lotniczego. Materiał taki może być wówczas podstawą do opracowania perspektywicznych kierunków rozwoju.

Od pierwszego posiedzenia Krajowej Rady Lotnictwa jej zarząd, poza programem działania, omawiał przygotowanie dokumentu o stanie lotnictwa i przemysłu lotniczego. Rozważał, które zagadnienia i jakie zespoły problemowe powołać, aby przygotowany dokument był prawdziwy, wszechstronny i daleko idący w swych wnioskach. Poza wyselekcjonowaniem problemów do opracowania należało również zaproponować osoby, które by przystąpiły do pracy. Ostatecznie uznano jednomyślnie, że owo opracowanie nazwie się Raportem o stanie lotnictwa i przemysłu lotniczego. Ponadto zarząd wypracował formułę przygotowania takiego Raportu, określił sposób opracowania, ustalił okres jego zakończenia, konsultacji i zatwierdzenia przez Krajową Radę Lotnictwa.

Nieprzypadkowo piszę o Raporcie w pierwszej kolejności, ponieważ właśnie on był najważniejszym tematem obrad II posiedzenia Krajowej Rady Lotnictwa. Zaproponowano, aby Raport składał się z czterech części: 1 — wstępu, 2 — stanu faktycznego, 3 — wniosków oraz 4 — załączników. Wstęp ma być wprowadzeniem do Raportu. Stan faktyczny oraz wnioski będą podstawową i jednocześnie najważniejszą treścią Raportu. Przygotowane zostaną one w czterech głównych działach problemowych. Załączniki natomiast, jako zbiór dokumentów uzupełniających, spełniać będą rolę odsyłaczy.

Powołano cztery zespoły problemowe, które przystąpią do przygotowania Raportu. Zaproponowane przez przewodniczącego Krajowej Rady Lotnictwa osoby tworzące wspomniane zespoły wyraziły zgodę. Potwierdzili ją także uczestnicy obrad.

Zespół pierwszy — ORGANIZACJA, PRAWO, PRZEPISY, ZARZĄDZANIE: Jerzy Krężlewicz, Norbert Stefan Rowiński i Ryszard Witkowski;

Zespół drugi — PRZEMYSŁ, NAUKA, TECHNIKA: Jan Kołodziej, Kazimierz Piątkowski, Mieczysław Sikorski i Michał Skarbiński;

Zespół trzeci — SPORT, SZKOLENIE, MŁODZIEŻ (wychowanie przez lotnictwo): Adela Dankowska, Andrzej Glass i Henryk Kopecki;

Zespół czwarty — TRANSPORT, USŁUGI: Zdzisław Olszański, Marian Nasiłowski i Jarosław Roszkowski.

Zarząd Rady zaapelował do członków Krajowej Rady Lotnictwa, aby w zależności od swych zainteresowań zgłaszali udział w pracach poszczególnych zespołów problemowych.

Raport będzie się składał z dwóch dokumentów: trzech wspomnianych części (wstępu, stanu faktycznego i wniosków) oraz załączników. Sądzi się, że pierwszy dokument obejmujący opracowania czterech zespołów problemowych nie powinien przekroczyć objętości 100 stron maszynopisu. Zespoły problemowe zobowiązano do przygotowania szczegółowych konspektów na III posiedzenie Krajowej Rady Lotnictwa. Jeśli poszczególne zespoły problemowe nie napotkają przeszkód w opracowaniach to prace nad Raportem zostaną zakończone z końcem 1990.

Członkowie zarządu Krajowej Rady Lotnictwa nie biorą bezpośredniego udziału w pracach zespołów problemowych. Będą natomiast koordynowali pracę nad ostateczną formą Raportu.



Posiedzenie Krajowej Rady Lotnictwa w sali kongresowej PLL LOT. Poniżej: samolot Boeing 767 Polskich Linii Lotniczych LOT na lotnisku Warszawa-Okęcie.
Zdjęcia: A. Pawliszewski i S. Wojno.

•

II posiedzenie Krajowej Rady Lotnictwa odbyło się 20 czerwca br. w sali kongresowej Polskich Linii Lotniczych LOT w Warszawie (hotel Marriott). Tym razem LOT gościł uczestników obrad. W części informacyjnej, przewodniczący Krajowej Rady Lotnictwa Ryszard Leja złożył sprawozdanie z prac zarządu za okres od 1 kwietnia do 19 czerwca br. W tym czasie odbyły się trzy zebrania zarządu (23 maja, 6 i 20 czerwca). Głównym tematem posiedzeń były sprawy związane z przygotowaniem Raportu o stanie lotnictwa i przemysłu lotniczego. Ponadto omawiano program zamierzeń na najbliższe półrocze, współpracę z Parlamentarnym Kołem Lotniczym (m.in. postanowiono zapraszać na zebrania zarządu prezesa Koła pos. Kazimierza Woźniaka). Z zadowoleniem przyjęto propozycję redakcji „Skrzydlatej Polski", aby zarząd Krajowej Rady Lotnictwa stanowił kapitułę Błękitnych Skrzydeł — honorowego wyróżnienia roku tej redakcji. Przyjęto uchwałę, iż od trzeciego posiedzenia KRL będą w niej uczestniczyli lotnicy polscy, mieszkający poza granicami kraju. Ponadto członkowie zarządu spotkali się z wicepremierem Janem Janowskim, a także z ministrem przemysłu Tadeuszem Syryjczykiem. Uczestniczono również w otwarciu i zakończeniu 5 Szybowcowych Mistrzostw Europy w Lesznie.

Prezes Parlamentarnego Koła Lotniczego pos. Kazimierz Woźniak zapoznał zebranych z ideą powołania Koła oraz jego najbliższymi zamierzeniami. Koło powstało z inicjatywy posłów i senatorów. Są oni pracownikami lotnictwa, działaczami lub jego sympatykami. Reprezentują lotnictwo cywilne i wojskowe, przemysł lotniczy, a także naukę. Obecnie Koło liczy 15 osób (13 posłów i 2 senatorów). Koło zamierza współpracować i współdziałać z Krajową Radą Lotnictwa. Z najbliższych planów Koła należy odnotować zapoznanie się z przygotowaniami do nowelizacji prawa lotniczego, a także rozbudową Międzynarodowego Dworca Lotniczego Warszawa Okęcie. Koło przewiduje kilka wizyt parlamentarnych, w tym w zakładach lotniczych, PLL LOT, PP Porty Lotnicze oraz w pułkach lotniczych.

Dyskusję i wymianę poglądów wzbudziła informacja o przygotowaniach związanych ze wznowieniem działalności masowej organizacji lotniczej LOPP, a także utworzeniem Fundacji Lotnictwa Polskiego. Powołano zespół problemowy (Andrzej Glass, Henryk Kucharski i Zenon Michalak), który przedstawi propozycje w obu sprawach. Przyjęto nowych członków Rady oraz powitano tych, którzy nie mogli uczestniczyć w poprzednich obradach. Są to: prof. Juliusz Łukasiewicz, pracownik naukowy wydziału aerodynamiki uniwersytetu w Ottawie (Kanada), Andrzej Glass, Jarosław Janowski, Zdzisław Olszański, Jarosław Roszkowski, Stanisław Skalski i Włodzimierz Wilanowski. Zaproponowano także, aby powrócić do święta lotnictwa polskiego, które w latach międzywojennych obchodzono w naszym kraju 11 listopada. Pokazy oraz imprezy w okresie letnim nie muszą wiązać się ze świętem lotnictwa i mogą być przeprowadzane w okresie dni lotnictwa, które zaproponuje utworzona masowa organizacja lotnicza. Obrady zakończyło wystąpienie dyrektora naczelnego Polskich Linii Lotniczych LOT Jerzego Słowińskiego. Przedstawił on zebranym węzłowe problemy przedsiębiorstwa. Następnie obejrzano film i zwiedzono hotel Marriott. Posiedzenie prowadził Ryszard Leja.

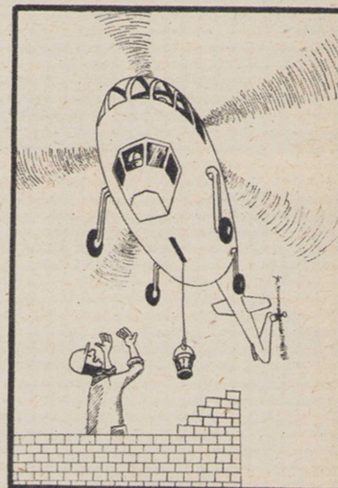
III posiedzenie Krajowej Rady Lotnictwa odbędzie się 25 września 1990 w Państwowych Zakładach Lotniczych w Kaliszu.

•

Krajowa Rada Lotnictwa, jako organ społeczny, przystąpiła do kompleksowych rozwiązań modelowych lotnictwa i przemysłu lotniczego. Decyzje, jakie zostaną następnie podjęte, określą stopień postępu w lotnictwie i przemyśle lotniczym, na jaki będzie stać ludzi lotnictwa, a przede wszystkim nasze państwo.

TADEUSZ MALINOWSKI

P.S. Krajowa Rada Lotnictwa zwraca się za naszym pośrednictwem do czytelników SP o nadsyłanie do końca sierpnia br. swoich uwag i propozycji dotyczących przygotowywanego Raportu o stanie lotnictwa i przemysłu lotniczego. Każda propozycja będzie rozważona przez zespoły problemowe. Listy prosimy kierować pod adresem: przewodniczący Krajowej Rady Lotnictwa mgr Ryszard Leja, Warszawa, al. Krakowska 114/116 (Państwowe Zakłady Lotnicze Warszawa Okęcie) z dopiskiem Raport.



Rys.: J. Kuzka



60 lat

W połowie lipca 1930 ukazał się w Warszawie pierwszy numer „Skrzydlatej Polski". Było to 60 lat temu. Dla czasopisma o tematyce lotniczej jest to okres wyjątkowo długi, zważywszy, iż taki okres w lotnictwie, biorąc pod uwagę jego dynamiczny rozwój, to kilka epok. Objętość tygodnika ani czas dzisiejszy, jakże trudny w edytorskim działaniu, nie pozwala na szersze rozważania o 60-leciu. Pragniemy jedynie przypomnieć pokrótce zarys dziejów „Skrzydlatej Polski".

Protoplastą „Skrzydlatej Polski" był miesięcznik „Młody Lotnik", założony w 1924 w Warszawie przez studenta Wydziału Prawa Uniwersytetu Warszawskiego, Jerzego Osińskiego. Członkowie i sympatycy redakcji, w większości studenci uczelni warszawskich, zorganizowali w 1927 pierwszy w Polsce Aeroklub Akademicki w Warszawie, którego prezesem wybrano redaktora J. Osińskiego. Z tego Aeroklubu wywodzi się dzisiejszy Aeroklub Warszawski. W 1930 nastąpiła konsolidacja lotnictwa sportowego, w ślad za tym zaczęła się koncentracja krajowej prasy lotniczej. Wychodzące w Katowicach czasopismo miejscowego klubu lotniczego „Pilot" włączono do „Młodego Lotnika". Wkrótce po tym warszawski miesięcznik przejął poznańskie pismo „Lotnik" wychodzące w ostatnim roku pod nazwą „Sport Motorowy". Redakcja „Młodego Lotnika" stała się bazą nowego czasopisma, którego tytuł ustalono po długich debatach. Tak powstała „Skrzydlata Polska", której redaktorem był Jerzy Osiński.

Pierwszy jej numer ukazał się w połowie lipca 1930, w objętości 30 stron + 4 strony barwnej okładki, w formacie 23 x 30,5 cm i nakładzie 4000 egzemplarzy. Niewiele się przy tym różnił zewnętrznie i w treści od swego poprzednika — „Młodego Lotnika". SP zaczęła wychodzić jako czasopismo aeroklubów i powoli kształtowała swój profil na sportowo-techniczny, wyrażający interesy całego lotnictwa sportowego w Polsce. Wydawcą pisma był Okręg Stołeczny LOPP, co redakcja wyraźnie zaakcentowała na pierwszej stronie okładki.

Rok 1934 przyniósł dość istotną zmianę. Okręg Stołeczny LOPP, który od 1926 nieprzerwanie utrzymywał „Młodego Lotnika", a później „Skrzydlatą Polskę", z dniem 1 lipca 1934 zaprzestał dalszego subsydiowania czasopisma. Po miesiącu bezowocnego poszukiwania nowego wydawcy, redaktor Osiński, chcąc nie chcąc, podjął na własną rękę, przy doraźnej pomocy finansowej Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej (ARP), ryzyko i ciężar dalszego wydawania pisma. W tym czasie SP nabyła od dwutygodnika „Lot Polski" tytuł, prawa i obowiązki organu oficjalnego ARP. Od tej chwili pojawił się również w piśmie, obok informacji aeroklubów regionalnych, stały oficjalny Biuletyn ARP.

Lata 1936—39 były dla „Skrzydlatej Polski" względnie spokojne. Ustabilizowała ona swą egzystencję, głównie dzięki płatnym ogłoszeniom (przeciętnie od 8 do 12 stron w każdym numerze) i doraźnym dotacjom ARP. Nakład pisma systematycznie zwyżkował, osiągając w latach 1938—1939 średni nakład jednorazowy 7100 egzemplarzy. Ostatni, przed wybuchem wojny, numer SP wyszedł w sierpniu 1939. Zeszyt wrześniowy już się nie ukazał — cały nakład uległ zniszczeniu w drukarni podczas ostrzeliwania Warszawy przez niemiecką artylerię.

Ogółem w latach 1930—39 ukazało się 110 numerów miesięcznika „Skrzydlata Polska" w formacie 23 x 30,5 cm i objętości od 24 do 100 stron (numery specjalne) + 4 strony dwubarwnej okładki. Nakład pisma rozchodził się w większości w prenumeracie. Numer pojedynczy kosztował 1 zł, numery specjalne 2—3 zł.

PO WOJNIE

W czasie II wojny światowej, od września 1939 do połowy maja 1945, „Skrzydlata Polska" nie ukazywała się. Myśl o wznowieniu jej wydawania zrodziła się po wyzwoleniu podczas dyskusji wśród lotników, organizujących wojskowe szkolnictwo lotnicze. Szczególnie aktywni w rozwijaniu i konkretyzowaniu tej myśli byli podchorążowie Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Ich propozycje znalazły zrozumienie w Dowództwie Lotnictwa WP, które ulokowało swój sztab w Pruszkowie k. Warszawy. Formalno-prawną podstawą organizowania czasopisma stał się rozkaz dowódcy Lotnictwa Wojska Polskiego z 30 marca 1945, powołujący do życia redakcję miesięcznika lotniczego pod nazwą „Skrzydlata Polska" oraz ustalający jej etaty. Nazajutrz mianowano jej pierwszego po wojnie redaktora, sekretarza odpowiedzialnego redakcji w osobie kpt. Henryka Bochenka.

Pierwszy po wojnie numer „Skrzydlatej Polski" ukazał się na przełomie maja — czerwca 1945, jako numer 1 (maj — czerwiec), w formacie 21,5 x30 cm i objętości 24 str. + 4 str. dwubarwnej okładki (nakład 5000 egz.). Następny numer ukazał się dopiero w połowie sierpnia, jako 2—3 (lipiec — sierpień), w powiększonej objętości 32 str. Dość szybko po nim wyszedł numer 4 na wrzesień, co związane było z pierwszym po wojnie Świętem Lotnictwa Polskiego i wielką paradą powietrzną na nowym lotnisku mokotowskim (przy Fortach Mokotowskich), która odbyła się w niedzielę 2 września 1945 w Warszawie.

„Skrzydlata Polska", jako miesięcznik lotniczy, wzorująca się trochę na swej przedwojennej poprzedniczce, zawierała głównie artykuły ogólnolotnicze i szkoleniowe oraz wiele informacji o odbudowującym się lotnictwie polskim. Pismo przyjęto entuzjastycznie, trafiało licznie do młodzieży, która — dzięki m. in. SP — poszukiwała różnych dróg do lotnictwa, wstępowała do odradzających się aeroklubów, szkoliła się w pilotażu, zdobywała umiejętności w technice i mechanice lotniczej.

Redakcja — podporządkowana organizacyjnie Dowództwu Lotnictwa, które było wydawcą pisma — działała na prawach wojskowej jednostki lotniczej. Miała również aspiracje wydawnictwa lotniczego. Zespół pracowników wojskowych i cywilnych, skupionych w Redakcji Czasopism Lotniczych, rozpoczął w czerwcu 1946 wydawanie tygodnika dla młodzieży pn. „Skrzydła i Motor". Obydwa czasopisma redagował ten sam zespół. Nowy tygodnik, zwany popularnie w skrócie SiM-em, wypracował sobie nowy model pisma popularnolotniczego, zyskując duże uznanie wśród młodzieży interesującej się lotnictwem i pragnącej czynnego nawiązania z nim kontaktu. SP ukazywała się wówczas w nakładzie 6—7 tysięcy egz., a SiM miał nakład 10—12 tysięcy.

W latach 1947—1949 obydwa pisma ukazywały się w Wydawnictwie „Prasa Wojskowa" a patronowała im (założona w połowie 1946) Liga Lotnicza, która od początku 1950 przejęła ich wydawanie, czyniąc z nich własne organy prasowe. W Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej zorganizowano w tym celu Wydział Redakcyjno-Wydawniczy, oprócz czasopism redagowano w nim i wydawano książki, broszury, fotogazety i plakaty. Z dniem 1 marca 1952 wydawanie SP i SiM-u przejęły Wydawnictwa Komunikacyjne, które w późniejszych latach zmieniły nazwę na Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, i wydają „Skrzydlatą Polskę" do dziś. Zmiany organizacyjne w lotnictwie sportowym, połączenie Ligi Lotniczej, Ligi Morskiej i LPŻ w Ligę Przyjaciół Żołnierza, spowodowały też, że w kwietniu 1953 miesięcznik „Skrzydlata Polska" połączono z tygodnikiem „Skrzydła i Motor" w jedno czasopismo: tygodnik „Skrzydlata Polska", który ukazuje się do dziś.

Z biegiem lat SP stała się czasopismem ogólnolotniczym. Powiększyła format, stała się barwna i od początku 1961 podjęła również tematykę astronautyczną.

REDAKTORZY I WSPÓŁPRACOWNICY

W minionym 60-leciu „Skrzydlatej Polski", pod naczelną redakcją Jerzego Osińskiego (1930—39), a po II wojnie światowej — Tadeusza Bochenka (III—VII.1945), Mieczysława Szczudłowskiego (VII—IX.45), Janusza Przymanowskiego (X.1945—VI.1949) oraz pracujących w redakcji: od 1946 Jerzego R. Koniecznego (VIII.1949—XII.1989) i od 1962 Henryka Kucharskiego (od XII.1989) wydano 2015 numerów (do 8 lipca br.), w tym 205 numerów jako miesięcznika (110 w latach 1930—39 i 95 w latach 1945—53). Znaczący współudział w ich redagowaniu na przestrzeni lat mają dawni i obecni dziennikarze, graficy i pracownicy techniczno-administracyjni redakcji: Irena Bąkowicz (1949—1980), Paweł Elsztein (1945—1984), Jolanta Kalita (od 1976), Stanisław Kopf (1954—1974), Tadeusz Malinowski (od 1954), Jerzy Pomianowski (1959—1974), Jerzy Rzewnicki (1930—1939), Jadwiga Sarnocińska (1950—1959), Wanda Szawarska (1945—1989), Alfred Windholz (1946—1951), Bogusław J. Witkowski (od 1977), Janusz Wojciechowski (od 1950), Jerzy Zarębski (1947—1986). Obecny skład zespołu redakcyjnego można poznać ze stopki redakcyjnej.

SP miała w swych dziejach licznych współpracowników. Znajdowali się wśród nich lotnicy sportowi, wybitni piloci, działacze organizacji społecznych LOPP, Ligi Lotniczej, Aeroklubu PRL i aeroklubów regionalnych, pracownicy lotniczych instytutów naukowych i przemysłu lotniczego, lotnicy wojskowi, modelarze, pisarze, literaci i publicyści, fotograficy, graficy i artyści plastycy i inni. Nie sposób byłoby wszystkich wymienić. Wspomnijmy jednakże o najbardziej wytrwałych, długoletnich współpracownikach, takich jak: fotografik Bernard Koszewski, związany z SP od 1949, latający fotoreporter Lech Zielaskowski, artyści plastycy, Janusz Grabiański i Grzegorz Niewczas, grafik Stanisław Szymański, Julian Malejko, Tadeusz Rejniak oraz długoletni popularyzatorzy zagadnień technicznych lotnictwa: Jerzy Świdziński, Tadeusz Królikiewicz, Jerzy Grzegorzewski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia i inni.



W minionym 60-leciu „Skrzydlata Polska" służyła czterem pokoleniom, a piąte zaczyna ją czytać. Lektura czasopisma wskazała drogę do lotnictwa tysiącom dziewcząt i chłopców, wielu późniejszym znakomitościom lotniczym. SP była przy wszystkich ważniejszych wydarzeniach lotniczych w Polsce, a niekiedy i za granicą, towarzyszyła narodzinom nowych konstrukcji i dziedzin lotnictwa.

Wyrazem uznania dla działalności redakcji, także w skali międzynarodowej, było przyznanie „Skrzydlatej Polsce" w 1966 przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI) w Paryżu Dyplomu Honorowego dla Zespołu, który redakcja otrzymała jako drugie czasopismo lotnicze na świecie. Zespół SP wyróżniony został przez Dowództwo Wojsk Lotniczych Medalem Zasłużonemu dla Lotnictwa a przez Dowództwo Wojsk OPK — Medalem Za Zasługi dla Wojsk OPK. Najwyższymi wyróżnieniami uhonorowali redakcję Aeroklub PRL, PLL LOT, przemysł lotniczy i jego zakłady oraz aerokluby regionalne.

W swych 60-letnich dziejach miała „Skrzydlata Polska", jak to w życiu bywa, małe i wielkie wzloty, akcje udane i nieudane, sukcesy i niepowodzenia, a i dziś przeżywa trudne chwile. Chociaż wiele zmieniło się w tym czasie na świecie, w kraju, w lotnictwie, w samym czasopiśmie — które przeszło niemało przecież przeobrażeń, niezmieniło się tylko jedno: idea przewodnia SP — popularyzacja lotnictwa, szczególnie polskiego, przybliżanie tej problematyki społeczeństwu, zachęcanie młodych ludzi do kontynuowania najpiękniejszych tradycji Polskich Skrzydeł. Tę służbę Polsce Skrzydlatej zawdzięcza SP swym czytelnikom, którzy wiernie wspierali redakcję w jej poczynaniach. Za tę pomoc w dniach 60-lecia SP serdecznie dziękujemy wszystkim Czytelnikom i Współpracownikom.

JERZY R. KONIECZNY

Rys.: J. Kuzka



Japonia, największa potęga przemysłowa południowo-wschodniej Azji również dysponuje potężnym przemysłem lotniczym, nastawionym głównie na kooperację z przemysłem amerykańskim w zakresie budowy podzespołów do samolotów komunikacyjnych (udział Japonii w produkcji zapowiadanego samolotu Boeing B.777 ma podobno wynieść aż 25%!) oraz na produkcję licencyjną. Japonia ma jednak ambicję opracowywania własnych projektów samolotów, co udaje się jej głównie w stosunku do samolotów wojskowych. Ostatnio Japonia pracowała nad projektem myśliwca nowej generacji oznaczonego symbolem FSX. Pod naciskiem USA opracowanie zarzucono, natomiast podjęto współpracę z amerykańską wytwórnią General Dynamics nad modernizacją samolotu F-16. Japoński FSX będzie więc rozwojową wersją F-16, opartą o dostarczone przez G.D. technologie, ale wkład japoński w tę modyfikację będzie dość istotny i należy sądzić, że niektóre elementy nowego samolotu (skrzydło) znajdą zastosowanie w ulepszonych F-16 produkowanych w USA. Będzie to więc coś w rodzaju „re-licencji".

Jeśli chodzi o samoloty cywilne, to Japonia również zamierza podjąć temat samolotu komunikacji lokalnej dla ok. 75 pasażerów, pod oznaczeniem YSX. Interesujący jest również projekt przemiennopłata TW-681 z wirnikami przestawianymi wraz z całym płatem (co wydaje się bardziej racjonalne niż przestawianie samych wirników, jak w amerykańskim V-22 Osprey, czy też w projekcie Eurofar).

Znane są osiągnięcia japońskiego przemysłu silnikowego, m. in. udział w konsorcjum międzynarodowym IAE (International Aero Engines), produkującym bardzo nowoczesne silniki V.2500 do odrzutowców komunikacyjnych Airbus A.320 i A.321. Obecnie Japonia pragnie uczestniczyć w programie opracowania silnika o zmiennym przepływie, mającego służyć do napędu przyszłych, naddźwiękowych samolotów komunikacyjnych.

Indie nie zademonstrowały żadnego samolotu, wiadomo jednak, że we współpracy z Francją opracowują projekt nowoczesnego samolotu bojowego LCA. Będzie to samolot naddźwiękowy zbliżony układem do Dassault Rafale (kaczka ze skrzydłem delta) ale jednosilnikowy. Oblot przewidywany jest najwcześniej w 1992. Również w ramach współpracy, tym razem z MBB (RFN), powstaje tam uniwersalny śmigłowiec ALH. Oblot prototypu już w tym roku.

Tajwan, jak wiadomo, prowadzi obecnie próby w locie dwóch prototypów własnego myśliwca IDG, ale żaden z nich nie został pokazany w Singapurze.

ZSRR (również państwo azjatyckie!) zaznacza ostatnio swą obecność na wszystkich międzynarodowych wystawach lotniczych. Po latach izolacji i tajności obecnie światowa społeczność lotnicza może z bliska zapoznać się nie tylko z nowymi konstrukcjami samolotów cywilnych, ale nawet z supernowoczesnymi samolotami wojskowymi, które do niedawna znane były jedynie z raportów szpiegowskich. Od paru lat utarło się, że radziecka ekspozycja stanowi dominujący akcent każdej kolejnej wystawy. Tak też było niemal i tym razem. Niemal, tylko dlatego, że część pokazowych samolotów uświetnił już zeszłoroczny Salon w Le Bourget, nie były więc zupełną nowością. Oczywiście, gwoździem programu były dwa naddźwiękowe myśliwce: jednomiejscowy Su-27 i dwumiejscowy Su-27 UB, oglądane codziennie na ziemi i w powietrzu w trakcie wykonywania efektownych akrobacji, włącznie ze słynną kobrą, figurą polegającą na locie (krótkotrwałym) pod kątem natarcia przekraczającym 100° (czyli dosłownie tyłem do przodu) wykonywaną przez pilota Wiktora Pugaczowa. Demonstrowany był też na ziemi i w locie prototyp nowego, szerokokadłubowego samolotu komunikacyjnego Ił-96-300, jedyny wielki samolot komunikacyjny na Salonie (wielkością konkurował z nim tylko amerykański zbiornikowiec powietrzny McDonnell Douglas KC-10). Ponadto pokazano dwa śmigłowce: dwusilnikowy Kamow Ka-32 oraz jednosilnikowy, wielozadaniowy Ka-126, oba z silnikami turbinowymi. Pokazano również makietę dwusilnikowej wersji tego śmigłowca, Ka-226, wyposażonego w silniki turbinowe produkcji amerykańskiej Allison 250 C 20B. Rozmowy w sprawie dostaw tych silników do ZSRR już trwają. Śmigłowiec Ka-226 będzie stanowił ciekawą ofertę eksportową.

Pewną sensację wywołał inny model śmigłowca Kamow W-62. Ten dwusilnikowy śmigłowiec o udźwigu 2000 kg lub 14 pasażerów odbiega zupełnie koncepcją od dotychczasowych konstrukcji Kamowa. Zamiast podwójnego współosiowego, przeciwbieżnego wirnika zastosowano wirnik pojedynczy, bezprzegubowy; kadłub ma kształty samolotowe, a śmigło ogonowe zostało zastąpione tzw. fenestronem. W sumie W-62 bardzo przypomina francuski śmigłowiec SA 365 Dauphin.

Prawdziwe zaskoczenie zwiedzających wywołało wystawienie całego szeregu modeli zupełnie nowych konstrukcji samolotów cywilnych. Wynika to częściowo z programu tzw. konwersji. Warto wyliczyć chociaż kilka z przedstawionych projektów:

— Iliuszyn Ił-X-20 — samolot komunikacji lokalnej (lub służbowy); dolnopłat ze skośnymi płatami i dwoma silnikami turbinowymi, zabudowanymi po bokach tylnej części kadłuba i napędzającymi przeciwbieżne śmigła pchające (koncepcja zbliżona do brazylijsko-argentyńskiego samolotu CBA-123);

— MiG-101 — dwusilnikowy dolnopłat z kadłubem-gondolą i usterzeniem wspartym na dwóch belkach — wspornikach; wielozadaniowy samolot w kilku wersjach: MiG-101M pasażerski lub gaśniczy, MiG-101N treningowy lub sanitarny i MiG-101NP patrolowy; projekt wykonano za pomocą komputera;

— 18—50 — samolot służbowy lub komunikacyjny, w dwóch wersjach, na 18 lub 50 miejsc; napęd zapewniają dwa silniki turboodrzutowe D-36;

— SVB — lekki samolot transportowy (cargo), górnopłat z dwoma silnikami turbośmigłowymi TW7-17, wyposażony w tylną rampę ładunkową;

— Suchoj S-80 — dwusilnikowy dwupłat w tandem (!) z usterzeniem opartym na dwubelkowym wsporniku; wielozadaniowy samolot transportowy o charakterystykach STOL (przypomina projekt Burta Rutana ATTT);

— Suchoj-Gulfstream S-21 — wspólny radziecko-amerykański projekt naddźwiękowego samolotu służbowego na 8—10 pasażerów, prędkość Ma-2, zasięg 6500 km.

— Suchoj S-51 — powiększona wersja S-21 na 50—65 miejsc, zasięg 8500 km.

Ostatnie z wymienionych projektów zasługują na nieco szersze omówienie. Na Salonie Paryskim w 1986 wytwórnia Gulfstream przedstawiła studium naddźwiękowego samolotu służbowego. Okazało się wtedy, że biuro P. Suchoja również pracuje nad takim tematem. Obie strony podjęły negocjacje i choć z początku wydawało się to nieprawdopodobne, doszło do podjęcia współpra-



Z lewej: widok ogólny wystawy.

Z prawej: Airbus A-310



AZJATYCKI SALON LOTNICZY 2



Cessna 106 Caravan



Powyżej: BAe-146. Poniżej: Beechcraft King Air



DOKOŃCZENIE Z SP 27/1990

cy nad wspólnym projektem takiego samolotu. Biuro Suchoja ma doświadczenie w zakresie samolotów naddźwiękowych — wytwórnia Gulfstream produkuje najbardziej luksusowe, nowoczesne samoloty służbowe, ma też dostęp do nowych technologii, nowoczesnego osprzętu, itp. Współpraca może być więc obiecująca. W każdym razie jest to pierwszy, bezprecedensowy przypadek kooperacji USA-ZSRR w dziedzinie lotnictwa! Oczywiście, nie tylko S-21 ale i inne wymienione samoloty zaprojektowane zostały z myślą o eksporcie.

Wytwórnie zachodnie przedstawiły jak zwykle wiele produkowanych samolotów i projektów rozwojowych. Wśród samolotów wojskowych można było podziwiać „żelazne pozycje" wszystkich wielkich wystaw — General Dynamics F-16C, McDonnell Douglas F-18, Dassault Mirage 2000, patrolowy Dassault Atlantique ATL-2. Amerykanie ściągnęli z wyspy Guam bombowiec Boeing B.52 Stratofortres i zbiornikowiec powietrzny McDonnell Douglas KC-10. Wielka Brytania reklamowała „kieszonkowy" samolot bojowy BAe Hawk 200 (bojowa wersja szkolno-treningowa Hawk, który zresztą wchodzi w skład kilku lokalnych sił powietrznych). Obecne były odrzutowe samoloty szkolno-treningowe Dassault Alpha Jet, Airmacchi MB-339, SIAI Marchetti S-211, turbośmigłowy Pilatus PC-9 i inne.

Lotnictwo cywilne było reprezentowane głównie przez samoloty służbowe i komunikacji lokalnej. Przedstawicielami pierwszej grupy były m. in. francuski Dassault Fakon 900, kanadyjski Canadair Challenger, amerykańskie Gulfstream G.IV, Gates Learjet 31 i 55, Cessna Citation. Spośród samolotów komunikacji lokalnej obecne były BAe-146, BAe 31, DHC Dash 8-300 (ten sam egzemplarz dla chińskiej linii lotniczej Zheijang, który był demonstrowany w Warszawie). Nieco mniejsze, znane już amerykańskie Beechcraft 1900C: King Air oraz niemiecki Dornier Do-228. Jednocześnie, w postaci modeli i kolorowych prospektów można było zapoznać się z rozwojowymi projektami nowych „commuterów". SAAB, sprzedający obecnie z powodzeniem ulepszony model B swego 35-miejscowego samolotu komunikacji lokalnej SAAB. 340 prowadziło szeroką akcję promocyjną nowej, przedłużonej wersji SAAB 2000 na 50 miejsc. Będzie on należał do generacji szybkich samolotów turbośmigłowych (silniki Allison GMA.2100), podobnie jak intensywnie reklamowany Dornier-328 i zapowiadana, jeszcze dłuższa wersja Dash-8, oznaczona — 400 (na 65—70 miejsc). Jeszcze szybsze będą nowe samoloty komunikacji lokalnej z napędem odrzutowym, Canadair Regional Jet i Embraer EMB-145, oba w klasie 50 miejsc. Zainteresowanie w regionie wszystkimi tymi samolotami jest wyraźne.

Jak obliczono, w końcu 1989 w południowo-wschodniej Azji było ok. 155 samolotów komunikacji lokalnej, w tym 850 starszej generacji, wymagających szybkiej wymiany. Jeśli uwzględnić dalszy rozwój regionalnych linii lotniczych, zapotrzebowanie na nowy sprzęt jest znaczące. Nic też dziwnego, że miejscowi przewoźnicy zamówili w 1989 91 samolotów komunikacji lokalnej, w tym 24 BAe 146, 3 BAe ATP, 14 Fokker 100, 2 Fokker 50, 7 ATR.72, 4 ATR.42, 11 Do.228, 10 Canadair Regional Jet, 6 DHC Dash 8-300, 2 Dash 8-100 i 3 Shorts 360. W następnych latach zamówienia na pewno będą rosły, m.in. w związku z deregulacją komunikacji lotniczej na Tajwanie i w Australii, co rokuje pojawienie się nowych linii prywatnych.

Nie mniej intensywny wzrost zakupów nowego sprzętu przewiduje się w zakresie dużych samolotów średniego i dalekiego zasięgu. Zamówienia regionu w 1989 objęły 162 samoloty, w tym 91 Airbusów (A.330, A.300, A.310, A.320), 61 Boeingów (B.737, B.747, B.757 i B.767, najwięcej tych pierwszych — aż 48), 55 McDonnell Douglas (29 MD.11 i 26 z rodziny MD 80). Liczby te nie obejmują zamówień tegorocznych. Na wystawie w Singapurze nie znalazł się ani jeden z wymienionych typów, pozostawiając pole Iliuszynowi Il-96-300. Natomiast udostępniono cały szereg interesujących, a nawet sensacyjnych wiadomości na temat perspektyw rozwojowych samolotów tej klasy. I tak:

— **Boeing** (największy producent dużych samolotów odrzutowych, wykonano i dostarczono już 6000 egz., zamówiono 1700 następnych) obwieścił podjęcie prac nad projektem zupełnie nowego samolotu komunikacyjnego B.777 (dotychczas używano kryptonimu B.767-X), który ma wypełnić lukę między B.767-300 a B-747. B.777, o pojemności ok. 400 miejsc; będzie on największym, dwusilnikowym samolotem świata. Zachowując ogólny układ B.767 przedłużono i pogrubiono kadłub (średnica 6 m), zmieniono usterzenie i podwozie główne (2 wózki 6-kołowe). Nowy samolot będzie wymagał nowych, mocniejszych silników. Propozycje zgłosiły trzy wielkie wytwórnie: Pratt i Whitney — model PW 4082, Rolls-Royce rozwojową wersję RR Trent, 800 i General Electric GE.90, zupełnie nowy silnik o imponujących rozmiarach — średnica wentylatora ponad 3 m (!) — i dużych możliwościach rozwojowych — wszystkie trzy w klasie ciągu 350—400 kN. B.777 będzie — jako pierwszy samolot Boeinga — sterowany komputerowo (fly-by-wire) i będzie miał zintegrowane elektroniczne przyrządy pokładowe w postaci 6 płaskich ekranów.

— **McDonnell Douglas**, który w styczniu br. oblatał (wreszcie) swój najnowszy szerokokadłubowy samolot MD 11, wykorzystał imprezę w Singapurze do ogłoszenia informacji o pracach nad jego następcą MD 12. Ma to być przedłużona wersja MD 11 (dotąd używano oznaczenia MD 11 Stretch) o kadłubie dłuższym o 10 m i zupełnie nowym skrzydle, którego rozpiętość będzie jednak zwiększona tylko o 1,5 m, a to dla umożliwienia nowemu samolotowi korzystania z tych samych urządzeń portowych, np. tzw. rękawów, co DC-10. Oprócz wersji standard opracowana będzie druga wersja, MD 12X z dolnym pokładem pasażerskim (na miejscu przedniego bagażnika), tzw. pokładem panoramicznym, który będzie mógł pomieścić dodatkowo kilkudziesięciu pasażerów. MD 12 ma wejść do eksploatacji w 1996.

Drugą nowością jest nowa rodzina samolotów wąskokadłubowych MD 90. O tej wersji mówiło się wprawdzie od kilku lat, ale w związku z zastosowaniem napędu propfan (silniki GE UDF). Obecnie okazało się, że firma zrezygnowała na razie z tego rodzaju napędu i postanowiła wyposażyć samoloty nowej rodziny w nowoczesne silniki turbowentylatorowe IAE V.2500, które nadadzą samolotowi zupełnie nową jakość w porównaniu z poprzednią rodziną MD 80 (silniki JT 8D wersji 200). W skład rodziny MD 90 wejdą na razie trzy wersje, podstawowa MD 90-30, przedłużona MD 90-40 i skrócona MD 90-10, o pojemnościach odpowiednio 153, 170—180 i 114 miejsc. Przekrój i konstrukcja kadłuba oraz skrzydło i usterzenie pozostaną w zasadzie nie zmienione w stosunku do samolotów rodziny MD 80, co umożliwi jednoczesną, modułową budowę wszystkich wersji, unowocześniony zostanie natomiast osprzęt. Dzięki nowym silnikom V.2500 samoloty rodziny MD 90 będą cichsze i ekonomiczniejsze od MD 80. Dostawy są planowane na 1994.

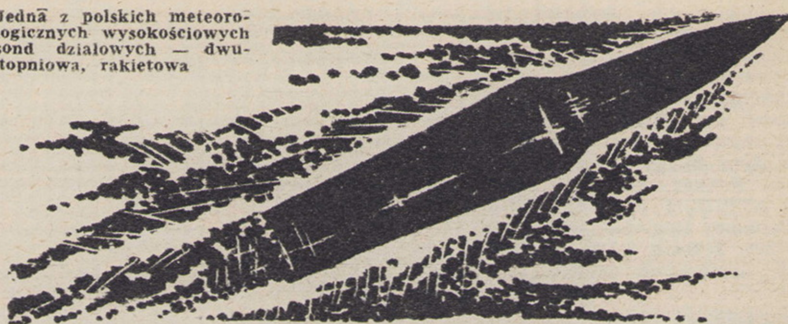
— **Airbus**, jak wiadomo, rozwija dalej swą rodzinę komunikacyjnych samolotów szerokokadłubowych, pracując nad dwoma nowymi typami A.330 (średniego i dalekiego zasięgu) i A.340 (bardzo dalekiego zasięgu). Oba samoloty są w wysokim stopniu zunifikowane i na zewnątrz różnią się głównie liczbą silników (A.330 — 2, A.340 — 4). W Singapurze oznajmiono, że A.330 będzie dalej rozwijany w kierunku zwiększenia pojemności. Chodzi tu o dalsze wydłużenie kadłuba, ale także o wykorzystanie przestrzeni pod podłogą na dodatkową kabinę pasażerską (panorama deck, jak w MD 12 X), która mogłaby być ewentualnie zamieniona na salę gimnastyczną (!), gdzie pasażerowie mogliby rozprostować kości i mięśnie zesztywniałe w czasie wielogodzinnej podróży.

W produkcji koncernu Airbus pozostaną nadal dotychczasowe typy szerokokadłubowców A.300 i A.310, które cieszą się, również w regionie południowo-wschodniej Azji, zasłużonym popytem. Duże sukcesy eksportowe przewiduje się również dla wąskokadłubowej „rodziny" Airbusa A.320 i A.321 (ten drugi jest wydłużoną wersją pierwszego).

Jak widać z tego potoku informacji, udostępnionego dzięki Asian Aerospace'90, przemysł samolotów komunikacyjnych rozwija się i modernizuje w sposób nad wyraz dynamiczny, stwarzając optymistyczne prognozy na przyszłość. Salon w Singapurze można z tego powodu nazwać nie tylko salonem kooperacji, ale i salonem nadziei.

JACEK KOWALCZYK ● JERZY ŚWIDZIŃSKI
KORESPONDENCJA Z SINGAPURU

DZIAŁA SONDAŻOWE i KOSMICZNE


Jedna z polskich meteorologicznych wysokościowych sond działowych — dwustopniowa, rakietowa

W 1990 świat obiegła wiadomość o pościgu na obszarze W. Brytanii, Grecji, Turcji i Włoch za tajemniczym ładunkiem rurowym, wędrującym po Europie Zachodniej. Miały to być części wielkiego działa, zwanego kosmicznym, o długości lufy ok. 40 m, mogącego posłużyć do wystrzelenia pocisków o zasięgu do 700—1500 km z różnymi ładunkami bojowymi z Iraku np. na Iran, Izrael...

Fragmenty przechwycenia ładunku oglądaliśmy także w telewizji polskiej. Jeśli się doda, że pościg spowodowali brytyjscy eksperci wojskowi, zagadka działa kosmicznego staje się jeszcze bardziej tajemnicza.

Ale jest to sprawa polityki międzynarodowej, zagrożenia bronią chemiczną lub jądrową.

Strona techniczna działa kosmicznego jest równie ciekawa. Wróćmy na chwilę do progu lat sześćdziesiątych, kiedy to w Stanach Zjednoczonych AP i Kanadzie pracowano nad programem działowych próbników sondujących górną atmosferę ziemską. Przypomnijmy, że był to okres, gdy rakiety sondażowe były bardzo drogie i zawodne, nie wspominając satelitów. Wystarczy podać, że koszt opracowania i zbudowania satelity, rakiety nośnej i startu kosztował wówczas tyle, co zbudowanie osiedla dla dziesięciu tysięcy mieszkańców, z pełnym wyposażeniem energetyczno-komunalnym, a nawet z umeblowaniem i telewizorami. W koszt wliczono straty z nieudanych prób.

Dlatego poszukiwanie takich sposobów rozwiązania narastających potrzeb nauki wojskowej, nieco później cywilnej, miało wówczas istotne znaczenie.

Program HASP (High-Altitude Sounding Projectile) miał doprowadzić do zbudowania użytkowych systemów do wysokościowego sondażu atmosfery ziemskiej, przede wszystkim dla potrzeb meteorologii. Na marginesie sprawy pisano wówczas o możliwości ewentualnego wykorzystania sond działowych do wystrzeliwania małych satelitów badawczych. Właśnie wystrzeliwania przez wyrzutnie lufowe, a nie wynoszenia w rakietach nośnych lub samolotach kosmicznych, jak to dzisiaj spotykamy.

Realizację programu HASP rozpoczęto w 1959, a w 1963—1964 sondy działowe były już stosowane w USA i Kanadzie w badaniach atmosfery do wysokości 70 km.

W tym miejscu problem sond działowych pojawia się w Polsce.

Krakowska Pracownia Rakietowych Sondowań Atmosfery ówczesnego Państwowego Instytutu Hydro-Meteorologicznego (PIHM) przygotowała w 1964 pełną dokumentację projektową startów lufowych rakiet meteorologicznych z wykorzystaniem moździerza kalibru 180 mm. Pułap nie był duży lecz PIHM uznał projekt za perspektywiczny.

W 1977 do współpracy przystąpiła Wojskowa Akademia Techniczna (WAT). Jej specjaliści zaproponowali typową armatę przeciwlotniczą kalibru 100 mm i trzy rodzaje pocisków-sond docierających do pułapu 40 km. Jeden z dwustopniowych pocisków sond miał dodatkowy napęd rakietowy, którego silnik pracował przy przyspieszeniach 40 000 g. Próby przeprowadzono jesienią w 1970 i 1971, w Ustce. Ponieważ próbniki — mimo sprawdzenia się użytkowego — nie uzyskały wymaganego pułapu, rozwój sond działowych został przerwany, chociaż widziano szansę w zastosowaniu dział kalibru 122—155 mm. Dodajmy, że najlepsze wyniki w Ameryce uzyskano z działami kalibru 120 mm.

Zainteresowanym szczegółami polecamy tomik 15 Biblioteczki Skrzydlatej Polski pod tytułem „Polskie rakiety badawcze", autorstwa Jacka Walczewskiego. Ponieważ nasz tygodnik „był przy tym" możemy przypomnieć, że autor wymienionej pracy był twórcą koncepcji rakietowych sond działowych, a nawet mikrosatelity.

To był jeden z kierunków takiego docierania coraz wyżej z ładunkami badawczymi. I tutaj Polska była koncepcyjnie niezbyt odległa za czołówką światową.

Inny kierunek, to wielkie armaty, tak zwane nadarmaty. Do najbardziej znanych należy niemiecka Gruba Berta kalibru 210—232 mm, o długości lufy ok. 35 m, z której w 1918 przez około pół roku ostrzeliwano Paryż z odległości 120 km (zasięg max. — 128 km). Pociski o masie 106—125 kg osiągnęły pułap 40 km i prędkość początkową 1650 m/s. Inne armaty kolejowe o podobnym zasięgu (donośności) miały kaliber 210 mm i długość lufy ok. 23 m.

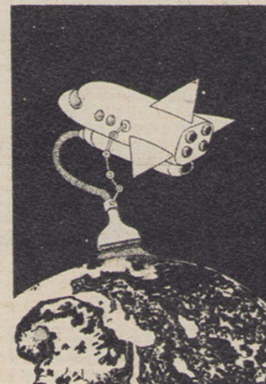
Afera z 1990 jest związana z tym kierunkiem rozwoju dział kosmicznych.

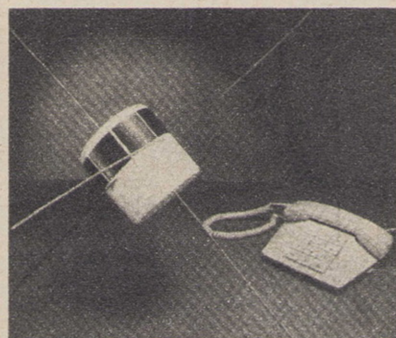
Znany autor powieści fantastycznonaukowych Jules Verne (1829—1905) opisał wyprawę ludzi i zwierząt na księżyc w pocisku wystrzeliwanym z wielkiego działa. A było to przed pojawieniem się Grubej Berty, sond działowych i lotów ludzi na Srebrny Glob.

Tą drogą szedł wojskowy naukowiec amerykański, który kierował programem HARP wiodącym m. in. do zbudowania działa kalibru 416 mm o długości lufy 52 m, z pociskiem o masie 100 kg, prędkości początkowej 11 200 m/s i pułapie przekraczającym 200 km.

Zginął w niewyjaśnionych okolicznościach wiosną 1990, przed pościgiem za rurami opisanym na wstępie.

(JW)

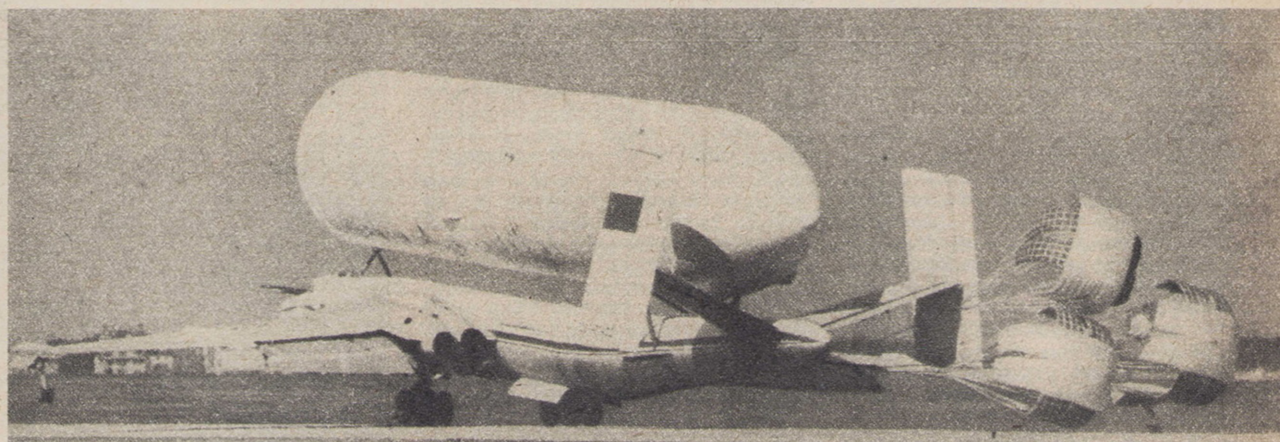

Rys. J. Kuzka



MIKROSATELITA

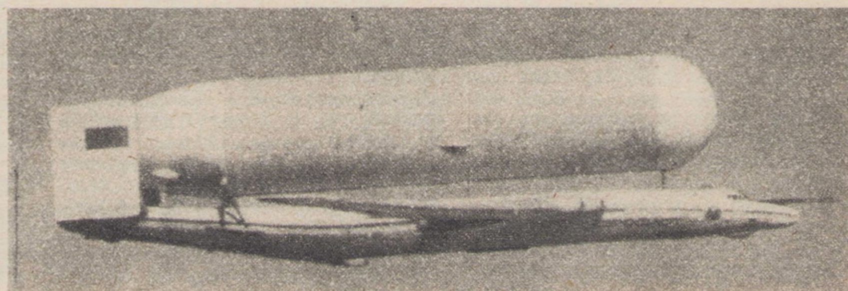
W uzupełnieniu artykułu o dziale kosmicznym pokazujemy zdjęcie mikrosatelity opublikowane po raz pierwszy na Zachodzie w 1990. Podkreślamy: mikro, a nie minisatelity, o czym może świadczyć jego porównanie z aparatem telefonicznym. Jest to satelita brytyjski bardzo prosty i tani, a służący łączności wojskowej w okresie 50—300 dni. Jest zasilany metodą klasyczną z baterii ogniw fotowoltaicznych, ma uproszczony system: stabilizacji, osłony termicznej oraz radiacyjnej. Zamiast czujnika wysokości zastosowano układ antenowy. Konstrukcja z kompozytu termoplastycznego wzmocnionego włóknem węglowym Przewidywany start w 1991 w rakiecie nośnej Ariane-4. Sieć łączności ma obejmować 10 mikrosatelitów na orbicie. Kolejny przykład postępu technicznego w astronautyce.

Zdjęcia: „Air et Cosmos"

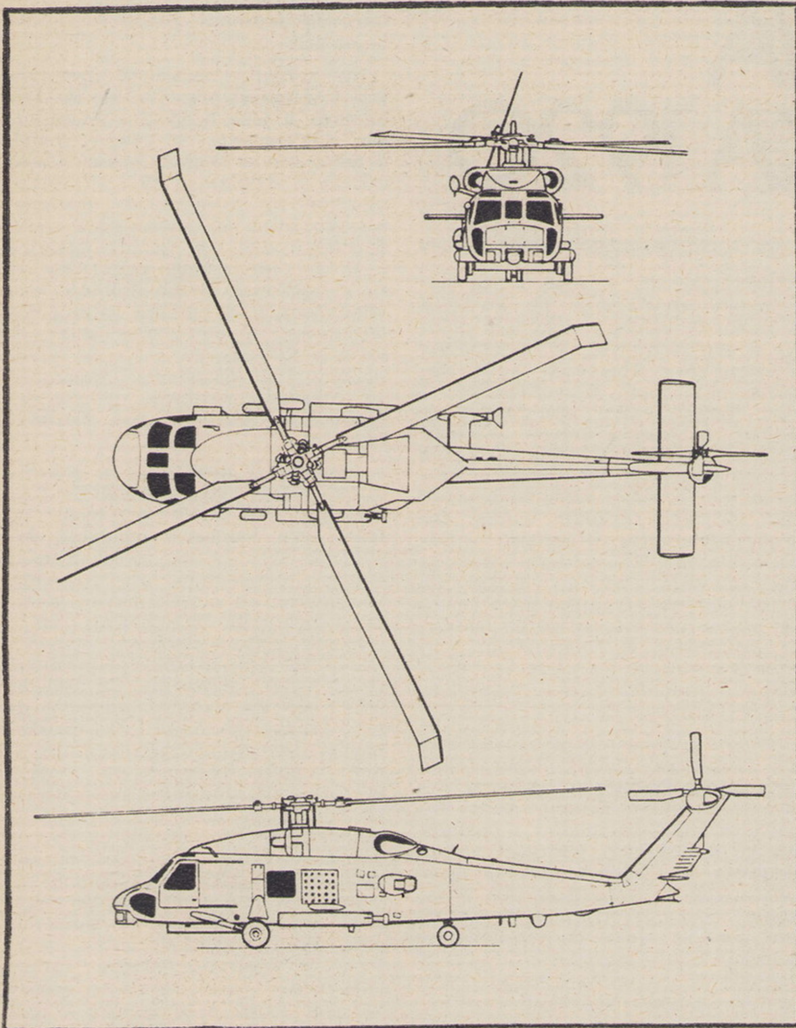


ATLANT

Próby w locie nowego samolotu transportowego do przewozu ładunków o wielkich wymiarach, szczególnie przydatnego dla potrzeb astronautyki, WM-T Atlant. Samolot przewozi np. zbiorniki rakiety nośnej Energia. W locie zakończonym lądowaniem z użyciem spadochronów skracających dobieg załoga Atlanta była pięcioosobowa, w tym dwóch pilotów doświadczalnych N. Gienierałow i A. Kuczerenko. Samolot w barwach Aerofłotu miał znaki rejestracyjne SSSR-0402.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



ŚMIGŁOWIEC SH-60B SEAHAWK

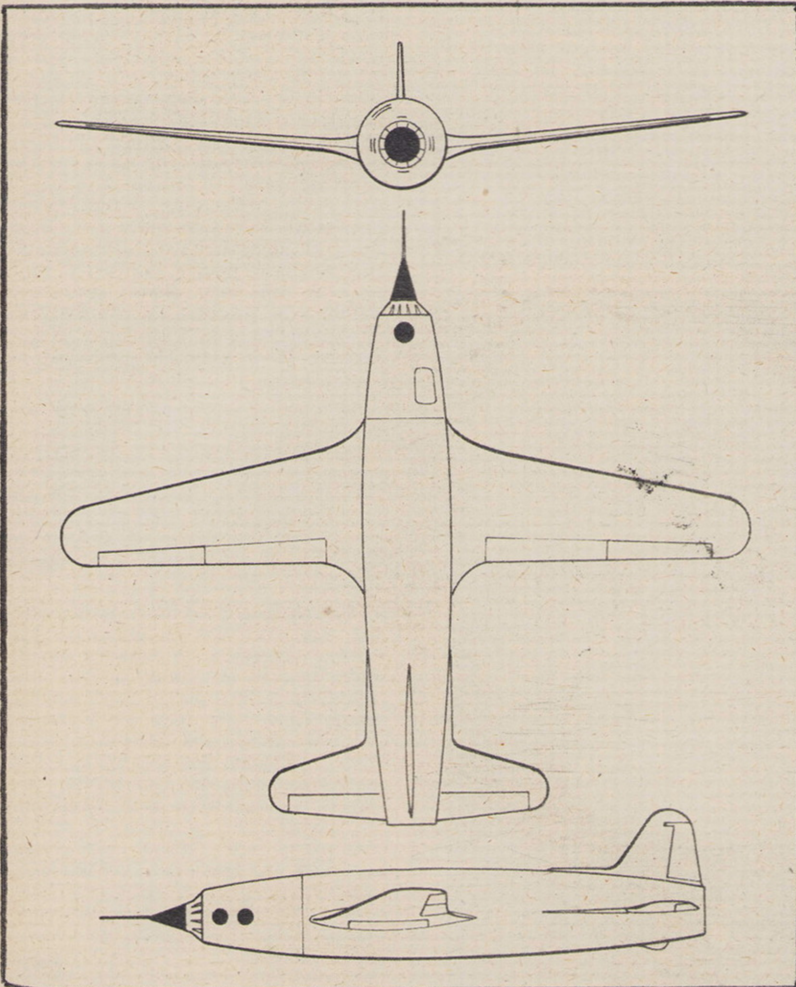
Wytwórnia Sikorsky Aircraft Division of United Technologies Corporation, produkująca dla armii USA szturmowo-desantowy śmigłowiec Sikorsky S-70A o nazwie wojskowej UH-60A Black Hawk, opracowała na zamówienie marynarki nową wersję S-70B oznaczoną jako SH-60B Seahawk. Dzięki wykorzystaniu podobnej konstrukcji płatowca i wirnika nośnego oraz wielu wspólnych elementów, uzyskano znaczne obniżenie kosztu prac rozwojowych. Śmigłowiec jest przeznaczony do operowania z małych pokładów fregat lub niszczycieli przy każdej pogodzie. Służy do wykrywania oraz zwalczania okrętów nawodnych i podwodnych. Inne zadania: poszukiwanie i ratownictwo, transport chorych, wspomaganie floty oraz łączność. W tym celu zastosowano nowoczesne wyposażenie pokładowe i uzbrojenie oraz urządzenia ułatwiające bezpieczne lądowanie na okręcie przy wzburzonym morzu i hangarowanie. Wirnik ma hamulec a jego łopaty są składane; koniec kadłuba odchylany na bok w prawo, dzięki napędowi elektrycznemu.

SH-60B Seahawk zbudowany jest w układzie konwencjonalnym z jednym 4-łopatowym wirnikiem nośnym i 4-łopatowym śmigłem ogonowym, napędzanymi dwoma silnikami turbinowo-wałowymi. Początkowo były to silniki General Electric T700-GE-401 o mocy po 1260 kW zaś od 1988 T700-401C po 1417 kW. Paliwo wewnętrzne 2233 dm³ oraz dodatkowe w dwóch zewnętrznych zbiornikach zamocowanych na wysięgnikach. Załoga: pilot, II pilot (oficer taktyczny) i operator wyposażenia specjalistycznego. Kabina ma boczne przesuwane drzwi oraz wyrzucane okna i zdwojone sterowanie, jest ogrzewana, wentylowana i klimatyzowana. Stałe podwozie ma pojedyncze koła główne z hamulcami tarczowymi oraz dwa kółka ogonowe na wspólnej goleni przesuniętej do przodu. Śmigłowiec wyposażony jest we wciągarkę ratunkową i może uzupełniać paliwo w powietrzu. Zawiera zawieszenia dla wyposażenia elektronicznego oraz dla dwóch torped lub dodatkowych zbiorników a także — z prawej strony — dla detektorów anomalii magnetycznych, zaś z lewej wyrzutnię dla 25 boi dźwiękowych i stację sensorów. W tyle kadłuba usytuowano statecznik pionowy, na którego szczycie osadzono śmigło ogonowe z płaszczyzną obrotów odchyloną nieco w lewo. Pod nim umieszczono płytowe usterzenie poziome wychylane w zakresie kątów +36°, —6°, zaś pod nim małą płozę. Łopaty wirnika nośnego mają obrys prostokątny z zakończeniami ze skosem 20°. Łopaty tolerują przestrzały od pocisków 23 mm działka, a układ przenoszenia mocy może pracować przez 30 minut przy całkowitym braku oleju.

Opracowano też kilka innych wersji (S-70B, SH-60F, HH-30H), przy czym ostatnia HH-60J Jayhawk dla ochrony wybrzeża będzie dostateczna w br. Śmigłowiec SH-10B Seahawk pokazano na Salonie Lotniczym w Paryżu w 1987. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: średnica wirnika — 16,36 m, średnica śmigła ogonowego — 3,35 m, pow. tarczy wirnika — 210 m², pow. statecznika pionowego — 3 m², poziomego 4,1 m²; długość ze złożonym wirnikiem i końcówką kadłuba — 12,47 m. szerokość — 3,26 m, wysokość 4.04 m; rozstawy; — kół — 2,79 m. osi — 4.83 m. **Masy**: własna — 6191 kg startowa (zależnie od misji) — 8334—9182 kg. maksymalna — 2,28 kg. **Osiągi**: prędkość: krótkotrwała na 1525 m w dniu tropikalnym — 234 km/h, wznoszenia — npm (32°C) — 3,55 m/s oraz na 1 silniku — 2,28 m/s. **(Zdjęcie: Jerzy Grzegoszewski).**

LAMUS

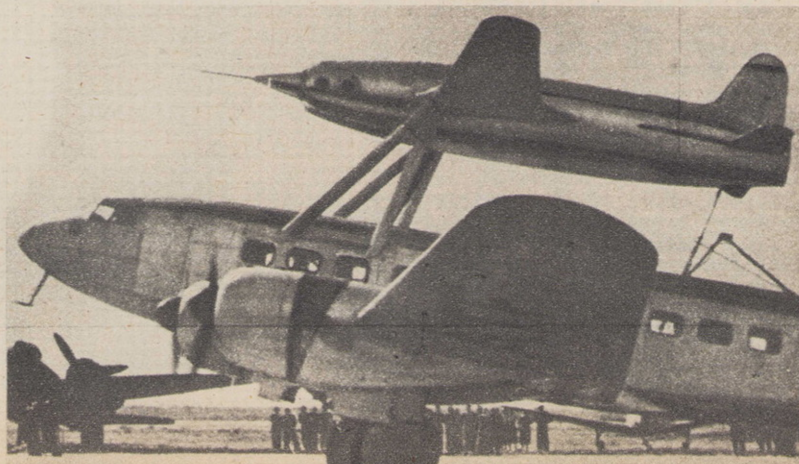


LEDUC 010

Zasady działania silnika strumieniowego znane są od dawna (prace teoretyczne Lovina z 1913, prace doświadczalne Sängera w Niemczech w latach czterdziestych) ale powstanie pierwszego samolotu o napędzie strumieniowym jest zasługą francuskiego konstruktora i badacza René Leduc (ur. 1898). Prace nad silnikiem rozpoczął w końcu lat dwudziestych, będąc pracownikiem wytwórni Breguet. Zgłosił nawet patent (1930) ale nie został on mu udzielony. W 1936 Leduc postanowił zbudować samolot strumieniowy oznaczony 010, na który uzyskał zamówienie Ministerstwa Lotnictwa i pomoc Bregueta w postaci lokalu i personelu. Rozpoczęte prace przerwała wojna, ale Leducowi udało się wywieźć dokumentację i wykonane zespoły samolotu do Tuluzy. Ukończenie samolotu nastąpiło w 1945.

Miał on układ wolnonośnego średniopłata i metalową konstrukcję. Zasadniczą cechą Leduc 010 było to, że silnik był integralną częścią samolotu i na tym właśnie polegała istota wynalazku René Leduca. Kadłub samolotu miał kształt rury o zmiennej średnicy i podwójnych ścianach (dla usztywnienia). Wnętrze kadłuba stanowiło równocześnie kanał gazowy silnika, wraz z komorą spalania. W przedniej części kanału znajdowała się tzw. kaskada złożona z kilku koncentrycznych pierścieni stabilizujących przepływ i stanowiących wspornik dla 500 wtryskiwaczy paliwa i zapłonników. Kabina pilota miała kształt wrzecionowatej kapsuły. Pilot miał raczej ograniczoną widoczność do przodu przez oszklony przód kapsuły oraz na boki i do góry przez okna umieszczone zarówno w ścianach kapsuły, jak i ścianach kanału. Cały przód kadłuba z kabiną mógł być w razie niebezpieczeństwa odrzucony i opaść na spadochronie. Skrzydła samolotu miały obrys trapezowy z lekkim skosem. Kesony skrzydła stanowiły integralne zbiorniki paliwa. Usterzenie składało się z 3 odrębnych elementów, umocowanych na zewnątrz tylnej części kadłuba. Podwozie (tylko do lądowania) wciągane w owiewki, w skrzydło i kadłub. Płoza ogonowa. Ponieważ najniższa prędkość lotu, przy której silnik mógł pracować, wynosiła 320 km/h, do startu samolotu konieczny był samolot-matka, na który wybrano czterosilnikowy Languedoc L.161. Po próbach zespołu pierwszy szybowcowy lot 010 odbył się w październiku 1947. Pierwszego lotu silnikowego dokonał 21 kwietnia 1949 pilot Jean Gonard nad Tuluzą. Na wysokości ok. 3000 m po włączeniu silnika oddzielił się od Languedoca, po czym samolot przyspieszył do prędkości 680 km/h przy ok. 50% ciągu. W dalszych latach 010 osiągnął prędkość ok. 800 km/h i wysokość 11 000 m. **(J.Ś)**

DANE TECHNICZNE LEDUC (1 × ok. 20 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 10,5 m, długość — 10,25 m, pow. nośna — 16 m². **Masy:** startowa max. — 3000 kg. **Osiągi:** prędkość graniczna Ma = 0,84, prędkość max. uzyskana w próbach — 810 km/h, wznoszenie — 39 m/s, pułap 11 000 m.



WYPRAWA KIJOWSKA 1920

W kwietniu 1920 na froncie polsko-sowieckim doszło do wydarzenia o pierwszorzędnym znaczeniu. 25 kwietnia na południowym odcinku frontu ruszyła ofensywa polska z głównym kierunkiem uderzenia na Kijów. Zasadniczą siłę WP na tym odcinku stanowiły: 6 armia gen. Iwaszkiewicza, 2 Armia gen. Listowskiego, Grupa Operacyjna gen. Rydza-Śmigłego i Grupa Poleska płk. Rybaka.

Dla zapewnienia skutecznego wsparcia z powietrza skoncentrowano na południowym odcinku frontu znaczne siły lotnicze. Tworzyły je: 2 Dywizjon Lotniczy (2 i 9 eskadra wywiadowcza oraz 7 eskadra myśliwska), 3 Dywizjon Lotniczy (5, 6 i 17 eskadra wywiadowcza, 15 eskadra myśliwska oraz 21 eskadra niszczycielska) a także 5 Dywizjon Lotniczy (3 i 16 eskadra wywiadowcza). W sumie 7 eskadr wywiadowczych, 2 eskadry myśliwskie i 1 eskadra niszczycielska. Razem siły lotnictwa na froncie południowym stanowiły ok. 85 samolotów (65 wywiadowczych, a większość pozostałych — myśliwskie). Z wymienionych wcześniej 10 eskadr tylko 5 stanowiło etatową obsadę frontu. Pozostałe eskadry przyleciały z głębi kraju i do strefy działań wojennych nadciągnęły w większości jeszcze przed rozpoczęciem ofensywy. Jako pierwsza, jeszcze na początku kwietnia, przybyła 17 eskadra, dowodzona przez kpt. Strwiąż-Smolnickiego (lotnisko pod Tarnopolem). 13 kwietnia do Starokonstantynowa przyjechał transport 3 eskadr kpt. Makijonka, a w dwa dni potem w to samo miejsce przyleciała 16 eskadra kpt. Rudlickiego. W trzy tygodnie po rozpoczęciu natarcia przybyły pozostałe jednostki lotnicze. 15 maja na lotnisko w Rachnie Lessowej przyleciała 21 eskadra por. Rayskiego, a 15 eskadra por. Dziembowskiego na wysunięte lotnisko w Wapniarce dotarła 16 maja 1920. Pozostałe eskadry rozlokowane były następująco: 2 eskadra por. Robotyckiego w Równem, 9 eskadra por. Matuli w Dubnie, 7 eskadra mjr. le Roya we Lwowie, 5 eskadra w Dziuryniu i 6 eskadra por. Petera w Tarnopolu.

Pod koniec pierwszej dekady kwietnia eskadry 2 i 3 dywizjonu rozpoczęły działania bojowe. Najbardziej wysunięty na południe był 3 dywizjon i wchodząca w jego skład 5 eskadra. 9 kwietnia — podczas jednego z pierwszych zadań bojowych — została zestrzelona załoga sierż. Solski — ppor. Jarina, ale lotnikom szczęśliwie udało się powrócić do jednostki. W końcu kwietnia 5 eskadra prowadziła rozpoznanie w kierunku na Bar i Żmerynkę i wówczas ponownie doszło do zestrzelenia sierż. Solskiego (z ppor. T. Lepszym), ale i tym razem lotnicy uniknęli niewoli.

10 kwietnia 1920 do działań bojowych przystąpiła 7 eskadra. Tego dnia Amerykanie przeprowadzili kilka lotów wywiadowczych, a o ich wynikach kpt. Corsi osobiście zameldował w sztabie 2 Armii. Ze względu na brak przeciwdziałania lotnictwa sowieckiego 7 eskadra była często wykorzystywana do lotów wywiadowczych i szybko zyskała sobie duże uznanie za ich skuteczność. Po trzydniowych walkach eskadry pod Cudnowem, 25 kwietnia rozpoczęły się walki o Żytomierz. 7 eskadra wielokrotnie atakowała wycofujące się z miasta kolumny wojsk sowieckich, przy czym wyróżniał się por. Shrewsbury. Następnego dnia eskadra zwalczała oddziały nieprzyjaciela w rejonie dworca kolejowego w Berdyczowie. Por. Clark wykonał w to miejsce trzy loty szturmowe, ostrzeliwując piechotę sowiecką aż do zupełnego wyczerpania amunicji. Podczas drugiego lotu jego samolot został trafiony i pilot z trudem doprowadził samolot na lotnisko eskadry w Połonnem. W walkach o Berdyczów wyróżnili się także kpt. Cooper, por. Noble (ranny) i por. Konopka. Pozostałe eskadry 2 dywizjonu również włączyły się do walk o to miasto, jednakże nie odniosły ani podobnych sukcesów, ani strat.

W tym czasie 9 eskadra działała dość pasywnie, natomiast aktywniejsza 2 eskadra do końca kwietnia przeprowadziła 14 lotów wywiadowczych bez strat własnych. Do walk włączyły się pozostałe jednostki lotnicze — przede wszystkim 17 eskadra, która w kwietniu prowadziła prawie wyłącznie dalekie loty rozpoznawcze w kierunku Humania, Birzuły i Olwiopola przeszło 250 km od wysuniętego lotniska eskadry w Płoskirowie. 18 kwietnia jednostka to poniosła pierwszą stratę. Podczas lotu próbnego na Breguecie 14 z lotniska eskadry w Tarnopolu zginął jej dowódca kpt. Strawiąż-Smolnicki oraz mechanik Wierzbicki. Dowództwo jednostki przejął por. Wereszczyński, a wkrótce potem eskadra przeniosła się na lotnisko Rachny Lessowoj, ok. 150 km od Płoskirowa. 6 eskadra w połowie kwietnia została przeniesiona do Płoskirowa (wcześniej używanego jako lotnisko wysunięte) i do końca tego miesiąca wykonała jeszcze 25 lotów bojowych. Podczas tych działań zostały zużyte posiadane samoloty co spowodowało odesłanie ich do warsztatów lotniczych we Lwowie. W walkach wyróżnił się por. Kubala, który 22 kwietnia kilkakrotnie skutecznie zwalczał stanowiska artylerii sowieckiej.

Na korzyść 2 Armii poza 2 dywizjonem działał także 5 dywizjon w składzie 3 i 16 eskadry. 3 eskadra stacjonowała na lotnisku w Starokonstantynowie, a wraz z nią dowództwo dywizjonu. 14 kwietnia 2 samoloty eskadry dokonały oblotu strefy frontowej, a 19 kwietnia 2 załogi (mjr Kossowski — por. Daszewski i ppor. Krzyczkowski — por. Tereszczenko) zbombardowały Kijów, a trzecia załoga — (por. Prauss — por. Łaguna) zrzuciła bomby na koszary sowieckie w Berdyczowie. W ciągu kilku następnych dni aktywnie działała załoga dowódcy dywizjonu (Kossowski — Daszewski). 26 i 27 kwietnia załoga ta rozpoznawała rejon Koziatynia i Berdyczowa (drugiego dnia samolot został uszkodzony przez oddziały sowieckie), a 28 kwietnia, podczas rozpoznania na trasie Fastów — Kijów, zbombardowała nieprzyjacielską kolumnę taborów.

W końcu kwietnia na rozkaz Szefa Lotnictwa Grupy Operacyjnej gen. Rydza-Śmigłego, 3 eskadra wydzieliła ze swego składu oddział bojowy w sile 3 samolotów i przeniosła go do Zwiahla. Podczas przebazowania por. Żochowski przy lądowaniu rozbił swego Bregueta, a następny samolot stracono 30 kwietnia podczas ataku na piechotę sowiecką koło Fastowa. W ciągu 10 lotnych dni kwietnia 3 eskadra wykonała 19 lotów bojowych. 16 eskadra, stacjonująca na lotnisku Krzemieńczuk pod Starokonstantynowem, do działań na rzecz 13 Dywizji Piechoty przystąpiła (podobnie jak 3 eskadra) 19 kwietnia. 25 kwietnia eskadra brała udział w walkach o Berdyczów, podczas których uszkodzony został samolot ppor. Rudnickiego (pilot doleciał do linii własnej piechoty). Podczas tych walk wyróżnił się także sierż. Dąbrowski, który 27 kwietnia zwalczał transporty sowieckie na linii kolejowej Koziatyń — Fastów oraz por. Komorowski, który od 23 do 29 kwietnia w walkach pod Cudnowem, Chmielnikiem, Żytomierzem, Berdyczowem, Koziatyniem i Białą Cerkwią wykonał ponad 10 lotów bojowych.



Kpt. Strwiąż-Smolnicki (reprodukcja z archiwum Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

Na początku maja 2 dywizjon (2 i 9 eskadra) przeniósł się do Połonnego, a jego 7 eskadra początkowo stacjonowała w Berdyczowie, a następnie w Białej Cerkwi. Część eskadr 3 dywizjonu (5 i 17) przeniesiono na lotnisko w Rachnie, a tylko jedna (6) pozostawała nadal w Płoskirowie. Ta ostatnia eskadra z braku sprawnych samolotów w maju wykonała tylko 8 lotów wywiadowczych. 3 eskadra wraz z dowództwem 5 dywizjonu stacjonowała w Żytomierzu, a 7 maja przeniosła się do Stawiszcza, natomiast 16 eskadra operowała z lotniska Maharence Wołoskie pod Koziatyniem.

Jednostki 3 dywizjonu w połowie maja zostały wzmocnione 15 i 21 eskadrą. Od chwili przybycia na front tych jednostek działania dywizjonu zyskały na intensywności. Podczas pierwszego lotu bojowego 21 eskadry, na skutek defektu silnika, załoga ppor. Skarżyński — sierż. Gogulski została zmuszona do lądowania na terytorium opanowanym przez wojska sowieckie. Co prawda, udało się im uniknąć niewoli, ale ich droga powrotna do eskadry trwała przeszło miesiąc. Obie eskadry działały na rzecz 12 Dywizji Piechoty, utrzymującej linię frontu 15 km na południe od lotniska 15 eskadry w Wapniarce. Z wielu przeprowadzonych w tym okresie zadań lotniczych na wyróżnienie zasługuje: atak 5 samolotów 15 eskadry, przeprowadzony 24 maja na stanowiska sowieckiej baterii artylerii w Zielonce (bateria została zniszczona); nalot na stację kolejową Malewannaja, wykonany 27 i 28 maja przez 5, 15 i 21 eskadrę. Naloty na stację prowadzono w sposób zmasowany (do 11 samolotów jednorazowo). Pierwszego dnia wykonano 40 lotów bojowych, zrzucając przy tym 2350 kg bomb. W wyniku tego zadania 12 DP zdobyła dwa sowieckie pociągi pancerne — Bela Kun i Krasnyj Krestianin w stanie dobrym a także dwa dalsze — uszkodzone. Walki w rejonie stacji Malewannaja, Krzyżopola i Wapniarki powtórzyły się na początku czerwca 1920. W walkach tych, w dniach 3—7 czerwca, wzięła udział 5 eskadra, a jej dowódca por. Gilewicz w jednym z lotów unieruchomił sowiecki pociąg pancerny, niszcząc za nim tory. Nadal skutecznie działała 21 eskadra, a z jej składu w walkach pod Winnicą i Koziatyniem (2—3 czerwca) wyróżnił się sierż. Ryba.

W wyniku rosnącego naporu jednostek sowieckich eskadry 3 dywizjonu zostały zmuszone do wycofania się z większości zajmowanych lotnisk. Już w pierwszych dniach czerwca większość jego sił stacjonowała w Płoskirowie (z wyjątkiem 17 eskadry stacjonującej w Tarnopolu).

Tymczasem 2 i 5 dywizjon wspierał jednostki WP na głównym kierunku uderzenia. 16 eskadra otoczyła opieką 13 DP działającą na prawym skrzydle 2 Armii (styk z 6 Armią). Kiedy 19 maja ta jednostka lotnicza otrzymała polecenie przejścia do Kijowa (co wykonała dopiero 26 maja) opiekę nad 13 DP przejęły 7 i 9 eskadra z 2 dywizjonu.

(cdn)

KRZYSZTOF A. TARKOWSKI

MALITAS



Jest to krótka opowieść o trafnej i jednocześnie szybkiej decyzji dyrektora, w wyniku której polskie załogi na polskim sprzęcie uruchomiły i rozwijają transport lotniczy w Republice Mali, w Afryce Zachodniej.

Wszystko zaczęło się od informacji z Norwegii, która nadeszła do Państwowych Zakładów Lotniczych Warszawa Okęcie. Jej naczelny dyrektor mgr Ryszard Leja zastanawiał się nad ową informacją: „Są szanse na usługi w Mali, trzeba wyjechać i rozmawiać". Otóż dyrektor znał autora depeszy, Norwega Sigurda Foslanda. On to przed dwoma laty przyczynił się do wprowadzenia polskich załóg ZUA na obszar Mali. Wówczas to Polacy zlikwidowali plagę szarańczy, która zagrażała zniszczeniem roślinności tego kraju. Skuteczność usług polskich poznał nie tylko ów Norweg, ale wysoko ocenił rząd Mali. Pod koniec 1989 nadeszła do Polski wiadomość o ewentualnych szansach na usługi lotnicze w Afryce Zachodniej.

Dyrektor Ryszard Leja,, po konsultacji z szefem ZUA Zygmuntem Mazanem, podjął decyzję wyjazdu na koszt Państwowych Zakładów Lotniczych dwóch osób: szefa pilotów ZUA Ireneusza Kowalewskiego oraz Sigurda Foslanda. Wyjazd miał tę dobrą stronę, iż Sigurd Fosland znał dobrze Republikę Mali oraz miał dobre kontakty osobiste z wieloma przedstawicielami biznesu tego kraju.

Wstępne rozpoznanie możliwości prowadzenia usług wypadło tak dalece zachęcająco, iż w styczniu 1990 polecieli do Mali inż. Zygmunt Mazan i mgr Tadeusz Więckowski. Wkrótce też podpisali oni porozumienie, w którym stwierdzono zapotrzebowanie na cztery samoloty. Potwierdziła się w pełni informacja, która nadeszła z Norwegii o szansach na usługi lotnicze w Mali. Ponadto w czasie kilkudniowego pobytu nasi przedstawiciele dowiedzieli się, że Francuzi przystąpili do zakładania Linii Lotniczych Malitas. Nie mieli jednak samolotów obsługujących komunikację regionalną.

Uruchomieniem komunikacji regionalnej zainteresowani byli nie tylko Malijczycy i Francuzi, ale także Amerykanie. Tym ostatnim potrzebny był samolot do transportu złota. Ponadto należało przewozić części zamienne, ludzi, także chorych.

W tym przypadku chodziło o wypożyczenie samolotu klasy L-410 Turbolet. Jedynym partnerem w Polsce, który podjął rzeczowe rozmowy z Państwowymi Zakładami Lotniczymi Warszawa Okęcie były PP Porty Lotnicze. One bowiem dysponowały dwoma Turboletami. Po negocjacjach wypożyczono jeden z nich oraz zaangażowano stałą załogę tego samolotu, którą na okres pobytu w Mali urlopowały PP Porty Lotnicze.

Na kierownika akcji malijskiej wybrano Wojciecha Turczyńskiego, dobrego pilota, znającego biegle dwa języki obce: francuski i angielski. Szczególnie ważny był francuski, który jest językiem urzędowym Mali. Wkrótce Wojciech Turczyński otrzymał potrzebne środki dewizowe i wraz z załogą Turboleta poleciał do Mali uruchomić linie lotnicze. Przez blisko sześć tygodni nie było od niego żadnej wiadomości. Gdy Warszawa cierpliwie czekała, Wojciech Turczyński prowadził rozmowy. Musiał pokonać wiele przeszkód organizacyjno-administracyjnych.

Dopiero 1 maja 1990 okazał się dniem zwrotnym dla ekipy polskiej. Tego dnia Turbolet rozpoczął regularne loty rejsowe. Na załączonej mapce Mali zaznaczono Linie Lotnicze Malitas, obsługiwane przez Polaków. Po pewnym czasie wprowadzono drugą załogę bez samolotu, która przygotowywała się do lotów. Wspomniane połączenia lotnicze prowadzą ze stolicy Mali Bamako przez Mort i Goundam do Gao; z Bamako do Sikasso, a ponadto z Bamako do Nioro, Kayes i Bafoulabe. Równocześnie z lotami rejsowymi załoga polska przystąpiła także do transportowania złota na rzecz Amerykanów. W przypadku przewozu złota samolot nie zabiera pasażerów. Na pokładzie znajdują się wówczas jedynie wojskowi konwojenci. Złoto transportuje się w sztabkach. Jego eksploatacja jest niewielka: Amerykanie z tony piasku otrzymują 4 gramy złota.

Wykorzystanie Turboleta w stu procentach wpłynęło na decyzję podpisania kolejnej umowy, której realizację przewidziano od 1 lipca 1990. Od tego bowiem dnia rozpoczął pracę drugi Turbolet pasażerski, dwa samoloty An-2 do przewożenia ładunków, a także dwa śmigłowce Mi-2. Samoloty An-2 wykorzystane zostaną do zwalczania szarańczy. Przepływająca przez Mali rzeka Niger jest siedliskiem owadów, które po ukąszeniu człowieka wywołują u niego ślepotę (potocznie nazywana jest ona ślepotą rzeczną). Zarówno An-2 jak i Mi-2 będą miały urządzenia do niszczenia owadów wywołujących ślepotę rzeczną. Jeden Mi-2 przystosowany zostanie do przewozu chorych.

Linie Lotnicze Malitas działają na podstawie trójstronnego porozumienia: Francuzi otrzymali prawo handlowe, rząd Mali finansuje działalność linii (ustala ceny i sprzedaje bilety lotnicze), natomiast Polacy udostępniają załogi, sprzęt i latają zgodnie z rozkładem lotów. Podstawą do rozliczeń za wykonaną pracę przez Polaków są wyłącznie wylatane godziny. Osobą reprezentującą francuskie interesy handlowe jest Robert Dominik, z pochodzenia Polak, którego dziadek zginął w Katyniu. Według jego słów, jesienią 1990, nastąpi trójstronne podpisanie umowy lotniczej między przedstawicielami Francji, Mali i Polski. W Mali są duże możliwości prowadzenia wielorakich usług lotniczych, w tym przewozu ludzi, poczty, towarów, prowadzenia usług agrolotniczych, a także usług sanitarnych.

Obszar Mali (1 240 tys. km²), który zamieszkuje 8 500 tys. mieszkańców to w dużej mierze przestrzenie pustynne. W okresie opadów komunikacja jest sparaliżowana. Lotniska natomiast dobrze przygotowane do użytkowania mogą być wykorzystywane nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. Stolica Bamako ma 675 tys. mieszkańców.

Nasi lotnicy czują się dobrze. Aby zapewnić im sprawny i szybki dojazd na lotnisko, Państwowe Zakłady Lotnicze zakupiły im samochód, a także oddały do ich dyspozycji nowoczesne radiostacje. Przedstawicielem PZL na obszar Mali i krajów sąsiednich jest energiczny Malijczyk Ousmane Daou Babalaye.

Duży wkład finansowy jaki wniosły Państwowe Zakłady Lotnicze w uruchomienie linii zaczyna się stopniowo zwracać. Już w sierpniu, po miesiącu pracy samolotów i śmigłowców, zysk przedsiębiorstwa będzie znaczący. To był główny cel przedsięwzięcia. Transfer środków dewizowych z Mali do Polski trwa bardzo krótko i wynosi zaledwie 6—7 dni. Ten fakt zachęca do pracy, rozszerzania usług lotniczych oraz inwestowania w nie. I tym optymistycznym akcentem wypada zakończyć opowieść o jednej z wielu inicjatyw Państwowych Zakładów Lotniczych Warszawa Okęcie.

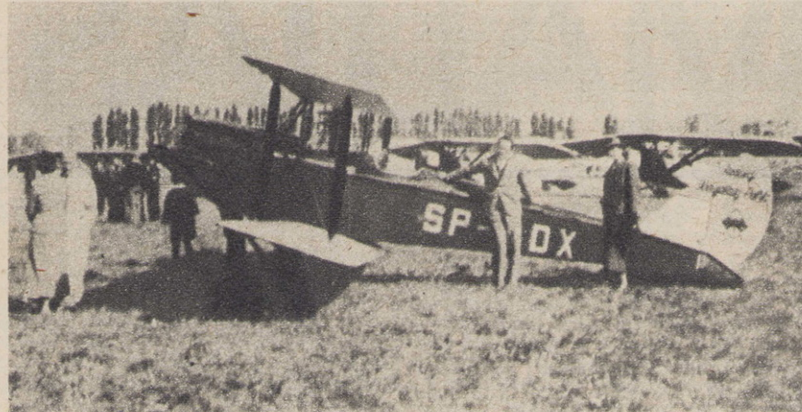
TADEUSZ MALINOWSKI

U góry: mapka Linii Lotniczych Malitas. Poniżej: samolot L-410 Turbolet (SP-TPB), który użytkują Polacy, a także jego fragment (na lotnisku Bamako). U dołu: ekipa Linii Lotniczych Malitas. Stoją od lewej: kpt. Ryszard Śliwczyński, mech. Saryusz Szarski, II pil. Teodor Markiewicz, kpt. Henryk Gąciarek, kpt. Wiesław Drożdżowski, kier. Wojciech Turczyński i mech. Edward Jabłoński.









Z LOTNICZEGO ALBUMU

SAMOLOT „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W nawiązaniu do 60-lecia naszego tygodnika prezentujemy samolot turystyczno-szkolny DH-60 G Gipsy Moth SP-ADX nr fabryczny 1109. Wyprodukowano go w 1929 w Edgware (Wielka Brytania), a w Polsce został zapisany w rejestrze Ministerstwa Komunikacji w czerwcu 1930 jako samolot Aeroklubu Warszawskiego. Na sterze kierunku miał namalowany napis z nazwą drugiego użytkownika.. Redakcji „Skrzydlata Polska". Może po 60 latach Aeroklub Warszawski nawiąże do tradycji i w sezonie letnim odda do dyspozycji redakcji jeden samolot sportowy?

Moth SP-ADX do 28 września 1934 wylatał 304 godziny.

Model samolotu tego typu produkuje radziecka firma NOVO. Przeznaczam go jako nagrodę dla czytelnika, który do 1 września 1990 nadeśle pod adresem redakcji prawidłową odpowiedź na podane pytanie. Samoloty typu Gipsy Moth były użytkowane w polskim lotnictwie: A — sportowym, B — komunikacyjnym, C — wojskowym, D — sportowym, komunikacyjnym i wojskowym, E — sportowym i wojskowym, F — komunikacyjnym i wojskowym, G — sanitarnym, H — sportowym i komunikacyjnym, I — sanitarnym i sportowym?

Prawidłowe odpowiedzi proszę nadsyłać wyłącznie na kartkach pocztowych z dopiskiem Gipsy Moth.

ROBERT STACHYRA

PERSONEL TECHNICZNY 1939 (9)

IV. Eskadry obserwacyjne

13 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Lucjan Fijuth,
szef mechaników plutonu I/13 — sierż. (majster wojsk.) Choiński,
szef mechaników plutonu II/13 — st. sierż. (st. majster wojsk.) Józef Trautman,
szef adm. eskadry — st. sierż. Wacław Kozłowicz,
mechanicy: sierż. Tadeusz Piec; st. sierż. Marian Łęczyck; kpr. kpr. Kipan, Hiński (?), Tadeusz Różek; st. szer. st. szer. Marian Kurus, Bolesław Molenda, Marian Łęczycki; stopnie nieznane: Edward Smykiel, Stanisław Chojnacki, Tadeusz Sywilski, H. Przychodzeń, St. Penier (rusznikarz).

16 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Eugeniusz Marian Lech (ur. 10 stycznia 1905, zg. 20 czerwca 1942 w dywizjonie 300 zestrzelony nad morzem przez pilota myśliwca niemieckiego),
szef mechaników — st. sierż. (st. majster wojsk.) Franciszek Jarmurzyk,
szef adm. eskadry — sierż. Franciszek Smykowski,
mechanicy: st. sierż. Wiktor Woś; plut. plut. Józef Piskorz, Edward Mróz; kpr. kpr. Józef Dworakowski, Antoni Boryna, Zdzisław Twardowski, Stanisław Mitkowski, Mieczysław Kraśniewicz, Franciszek Kasprzyk (rusznikarz).

23 ESKADRA

dowódca eskadry — por. obs. Władysław Rewakowicz,
szef mechaników — st. sierż. (st. majster wojsk.) Wojciech Smoleń,
szef adm. eskadry — sierż. Paweł Preuss,
mechanicy: st. sierż. Niedziałko; kpr. kpr. Paweł Domański i Paweł Rutkowski.

26 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Stanisław Wincenty Rzepa (ur. 11 listopada 1905, zginął 25 lipca 1941 nad Holandią w dywizjonie 304 zestrzelony przez niemiecką obronę plot.),
st. sierż.? (majster wojsk. lub st. majster wojsk.) Franciszek Kwadrans,
szef mechaników plutonu II/26 — plut. (mł. majster wojsk.) Jan Makowski,
szef adm. eskadry — sierż. Mieczysław Gabryel Makosiński (zm. 27 października 1974),
mechanicy: stopnie nieznane: Włodzimierz Wyszyński, Konrad Maćkowski, Mieczysław Zieliński, Franciszek Kowal, Zygmunt Walas, Stefan Chytkowski, Wacław Drożdżewski, Jerzy Ścigała, Jerzy Domagała, Stefan Teodorczyk, Mieczysław Baran, Domański.

33 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Stanisław Zaleski (ur. 1907, zm. 22 lipca 1969),
szef mechaników plutonu I/33 — st. sierż. (st. majster wojsk.) Jan Szczuraszek,
szef mechaników plutonu II/33 — sierż. st. sierż.? (majster wojsk. lub st. majster wojsk.) Wacław Szczublewski,
szef adm. eskadry — st. sierż. Władysław Mańczak,
mechanicy: sierż., sierż. Reszak, Suchanek; plut. plut. Hawrysz (w II/33), Maćkowicki (w I/33), Lucjan Sęczkowski (w II/33); kpr. kpr. Stefan Podwójski (w I/33) i Kowalewski (w II/33).

36 ESKADRA

dowódca eskadry — kpt. obs. Bolesław Dorembowicz,
szef mechaników plutonu I/36 — st. sierż. (st. majster wojsk.) Suchanek (Suchenek?),
szef mechaników plutonu II/36 — st. majster wojsk. Franciszek Materla,
szef adm. eskadry — st. sierż. Bolesław Michalski.

KLUB «ISKRA

Peter Elgas — Jeschkenstrase 127, 8192 Geretaried, RFN — dziennikarz zachodnioniemiecki pracujący w magazynie lotniczym poszukuje slajdów przedstawiających akrobację samolotową, szybowcową i śmigłowcową do publikacji książkowej o tej dziedzinie na świecie. Jest w stanie wypłacić niewielkie honorarium w przypadku wykorzystania slajdu w publikacji. Zainteresowany jest także kontaktem krakowskiego Muzeum Lotnictwa z Berlin Museum für Verkehr und Technik w celu restauracji krakowskich zabytków lotniczych. Poszukuje danych i fotografii, ponieważ przygotowuje publikację także na ten temat.

Maciej Dębowski — ul. Armii Czerwonej 209 A/III/6, 82-300 Elbląg — wymieni niesklejone modele samolotów: Boeing 727, Mi-10K, Mercure, TU-154 (wszystkie 1:100), Spitfire IX UTI, RWD-5 Bis, LWS-Czapla, Jakowlew Jak-15, szybowiec Jantar Standard (wszystkie 1:72) i Comet IV oraz farby modelarskie (8 kolorów), TBiU 107, znaczki pocztowe i komiksy.

Miłosz Kowalewski — ul. Kupiecka 14/4, 78-100 Kołobrzeg — poszukuje MM: 7—8/66, 7—8/73, 10—11/74, 12/77, 8—9/78, 4/79, 6/80, 5—6, 7/81. Oferuje MM (1971—89), M, PM 52, 62, 73, 84, 148 i PZL-Łoś, TBiU 85, 94, 124, 130, 132, 133, prospekty samochodowe, tomiki 29, 31, 34 z Biblioteczki Skrzydlatej Polski TL iA, modele 1:72, części elektroniczne.

Robert Kowalski (17) — ul. Podtatrzańska 70/48, 34-400 Nowy Targ, woj. nowosądeckie — poszukuje modeli w skali :72 i 1:48 R-XIII Lublin i PZL-23 Karaś. W zamian oferuje kserokopie planu samolotu Westland Wyvern SMK IV.

Piotr Steczko (18) — 32-060 Liszki 342 — odstąpi adresy kolegów z ZSRR i CSRF, którzy chcą wymienić modele samolotów 1:72. Odpowie na każdy list.

Eugeniusz Kizyk — skrytka pocztowa 8, 11-200 Bartoszyce — poszukuje TBiU, PM, książek o lotnictwie, katalogów firm produkujących modele plastykowe, samolotów 1:72, czołgów 1:72. W zamian odstąpi nie sklejone modele samolotów 1:72, farby do malowania modeli, książki i plany lotnicze. Nawiąże korespondencję z kolegami z Czechosłowacji.

OGŁOSZENIA DROBNE

SKRZYDLATA POLSKA SP 60

Rok założenia 1930

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ. Redaktor naczelny: HENRYK KUCHARSKI, zastępca redaktora naczelnego: TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI; zastępca sekretarza redakcji – TERESA SZYMANEK; redaktorzy: JERZY R. KONIECZNY, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA; redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA, korekta: ALICJA GRZYŁO.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Ryszard Kaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński, Julian Woźniak.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 – redaktor naczelny – sekretariat, 27-52-60 – zastępca redaktora naczelnego – sekretarz redakcji – redaktorzy.

WYDAWCA: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon – centrala 49-27-51 do 9.
Informacji o prenumeracie udzielają Oddziały b. RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz Urzędy Pocztowe. Cena pojedynczego numeru: 1800 zł.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 3000 zł za słowo, a większych – 3500 zł za 1 cm². Ogłoszenie na całej stronie czasopisma kosztuje 1 000 000 zł. Strona kolorowa wewnątrz numeru jest droższa o 100%. Przy powtórnych ogłoszeniach tej samej treści udzielamy rabatu.

Zamówienia przyjmuje na miejscu redakcja SP w godzinach 10:00–15:00 z wyjątkiem sobót i dni świątecznych, a także listownie po uprzednim wpłaceniu należności na konto: Bogusław J. Witkowski PKO XV O/M Warszawa nr 1658-28525-174-1.
U NAS SZYBCIEJ I TANIEJ NIŻ GDZIE INDZIEJ!

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Nr zam. 3099.

Podpisano do druku: 1990-07-07.

PL ISSN 0137-866X – Nr ind. 37606X

MODELARSTWO

HANNOVER CL-IIIa CWL CL-II

Samolot Hannover CL II/III był doskonałym samolotem pola walki, niezwykle zwrotnym i silnie uzbrojonym, w krótkim czasie odniósł liczne sukcesy. Wprowadzony na uzbrojenie lotnictwa niemieckiego pod koniec 1917, po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 był używany w lotnictwie polskim m.in. w 11 eskadrze wywiadowczej na Polesiu w latach 1919—1920.

Arkusz przedstawia prawą stronę odmiany CL IIIa oraz widok samolotu z przodu. Na rysunku perspektywicznym został pokazany karabin maszynowy Parabellum kal. 7,92 mm, a w dwóch rzutach — karabin maszynowy umieszczony w przedniej części kadłuba Spandau MG 08/15 (kal. 7,9 mm).

Ponadto zamieszczono sposoby malowania samolotu.

1. Hannover CL IIIa lotnictwa niemieckiego (front zachodni 1918).

Opis kolorów: I — Indigo (Pale Violet); D — Dark Cobalt (Carulean Blue); M — Maroon (Pink); O — Ochre (Cream); S — Sage Green (Leaf Green); C — czarny; Cr — czerwony; B — biały; Dr — naturalny kolor drewna; St. — stalowy.

Kolory podane w nawiasach dotyczą dolnych powierzchni skrzydeł i usterzenia, których wzór stanowi lustrzane odbicie wzoru na górnych powierzchniach skrzydeł i usterzenia. Zasada ta dotyczy też dolnej części kadłuba. Wzór wielokątów barwnych na górnej części skrzydeł i bocznej powierzchni kadłuba jest taki sam (cyklicznie powtarzający się).

2. CWL CL-II

Oddzielnie przedstawiono umiejscowienie i wygląd szachownic na dolnej i górnej powierzchni skrzydeł. Poniżej znajduje się wygląd godła, czerwony znak CWL (umieszczony na piersi orła), wygląd białego orła z szarymi akcentami kolorystycznymi przedstawiającymi opierzenie (dziób, korona oraz nogi w kolorze żółtym). Nad tarczą (godłem) umieszczony był czerwony napis: **6 sierpień 1919**. Z obu stron kadłuba był namalowany napis TU UNOSIĆ ze strzałkami w kolorze czarnym.

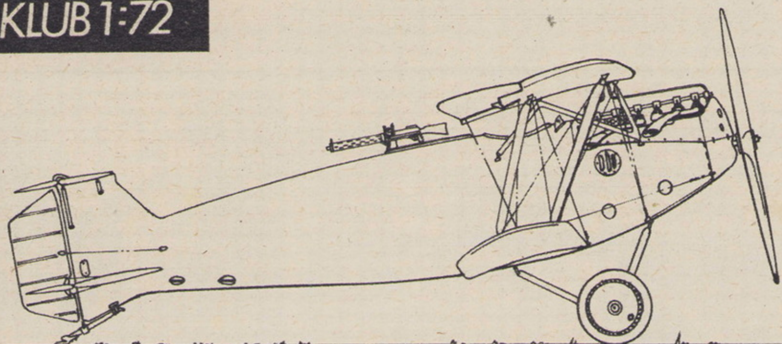
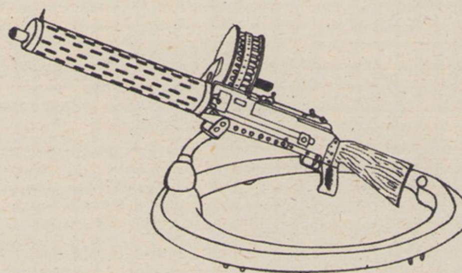
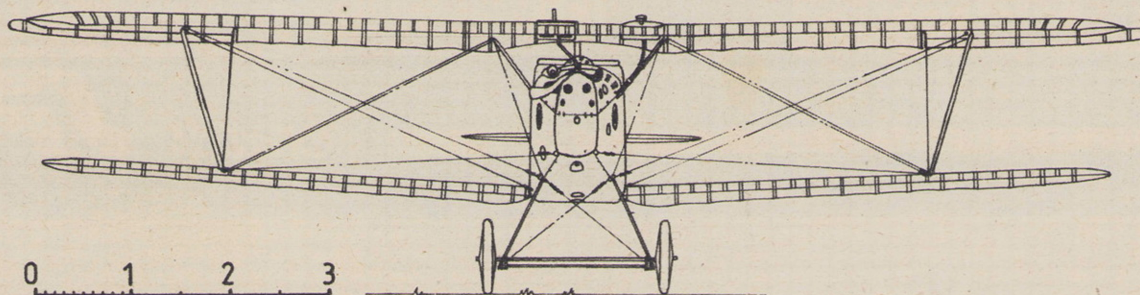
Wnętrze samolotów było w naturalnym kolorze drewna.

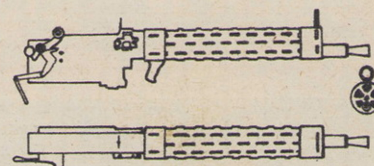
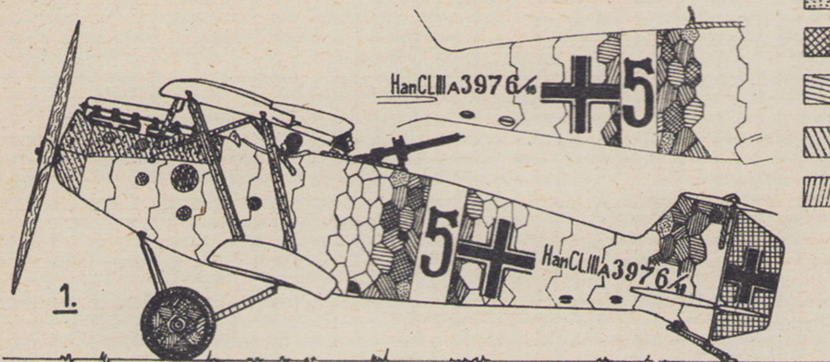
(Ciąg dalszy nastąpi)

Opracowanie i rysunki:
BOGUSŁAW SKWAREK

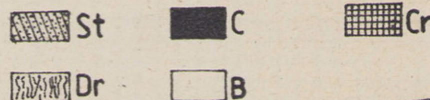
KLUB 1:72

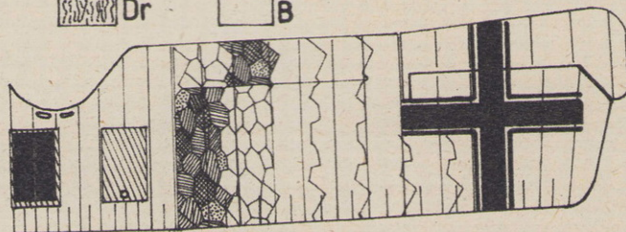
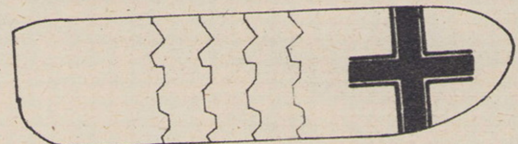
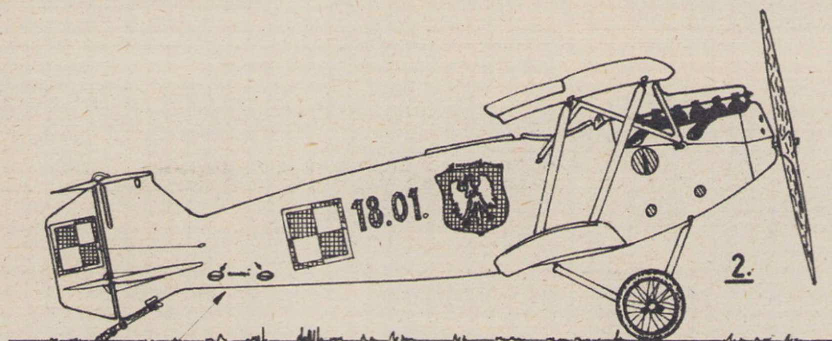
/ /90

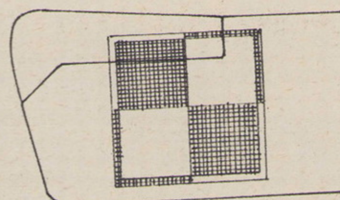
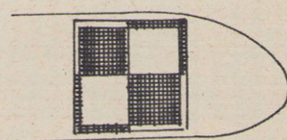













Zdjęcia: „Air et Cosmos", „Awiacja i kosmonawtika", „Letectvi + kosmonautika", archiwum

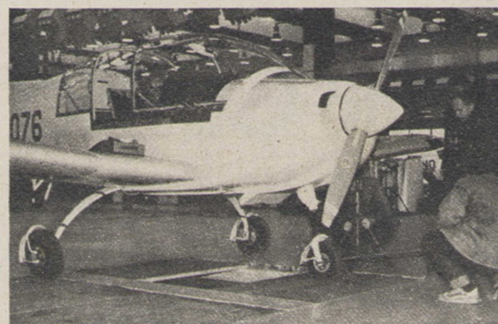




FOTELE K-36

Fotele wyrzucane K-36 są obecnie stosowane w zasadzie we wszystkich nowoczesnych samolotach radzieckich, także w kosmicznym Buranie. Fotel powstał w jedynym w ZSRR centrum środków ratowniczych działającym od 1952, którego głównym konstruktorem został w 1964 G. Siewierin (obecnie prof. dr inż. hab., generalny konstruktor unikatowego zakładu Zwiezda). K-36 powstał w połowie lat 60-tych, a pierwsze zastosowanie znalazł w samolocie Su-24. Fotel z automatycznym układem wyrzucania jest stosowany w różnych odmianach (np. w samolotach Jak-36D, Jak-38). Właściwe użycie fotela K-36 uratowało życie A. Kwoczura, pilota doświadczalnego samolotu MiG-29 na pokazach lotniczych na Salonie Paryskim. W chwili opuszczania samolotu przez pilota wysokość wynosiła nieco powyżej 90 m, a prędkość pionowa ok. 50 m/s. Z analizy ponad trzystu przypadków użycia foteli K-36 (na postoju, przy wznoszeniu, przy lądowaniu itp.) z każdych stu — 97 pilotów ratuje się bez urazów (poprzednio 82). Trzech ma kłopoty z winy urządzeń pokładowych samolotu lub zbyt późnego jego opuszczenia. Umiejętnie stosowane fotele K-36 ratują lotników od poziomu lotniska do pułapu lotu oraz przy prędkościach od 0 do 1300 — 1400 km/h.

Na zdjęciach fotele: K-36D (na zdjęciu górnym) i K-36L (lekki) szczególnie przydatny dla samolotów kosmicznych.





NOWE ZLINY

Dwie odmiany z 1990 samolotów Zlin z wytwórni Moravan w Otrokovicach: Z-43L i Z-242L, oba z silnikami amerykańskimi Textron Lycoming, przewidziane na eksport. Z-242L pokazany na zdjęciu u góry ma silnik AEIO-360-A1B6 (149 kW) i śmigło Hartzell, zaś Z-43L silnik AEIO-540-D4B51 (190 kW) i śmigło trójłopatowe Hoffmann. Konstruktorem wiodącym obu odmian jest inż. Lubomir Hubený.

Z-242L rozwija prędkość max. — 210 km/h, ma pułap — 4800 m i zasięg — 1077 km. Spełnia wymagania przepisów FAR Część 23 (z uzupełnieniami wg stanu na 1 stycznia 1988).

HEŁM

Hełmy lotnicze z 1990 stają się coraz bliższe wyglądem hełmom astronautów bliskiej przyszłości. Oto hełm dla pilotów śmigłowcowych.





ZBIERACZOM

Znaczek okolicznościowy Poczty USA z samolotem kosmicznym, będący w obiegu w 1990.

KOLEKCJA SP 60

15. Pierwszy polski szkolno-bojowy samolot odrzutowy TS-11 Iskra.

Zdjęcie: Wacław Hołyś